VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 386)
z dnia 23 lipca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 386)

23 lipca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat wpływu zmian prawa europejskiego na działania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Kopczyński** dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami oraz **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu wzięli udział pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Pozwolą państwo, że rozpoczniemy posiedzenie wyjazdowe sejmowej Komisji Infrastruktury. Mamy przyjemność być w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego. Na wstępie chcę bardzo podziękować panu prezesowi za zaproszenie Komisji do swojej siedziby. Nie mamy wątpliwości, że sprawy, którymi zajmuje się UTK i jego ranga wpłynęły na decyzję właśnie taką, że zaproszenie zostało przyjęte. Z satysfakcją, z przyjemnością tutaj przyjechaliśmy. Mam nadzieję, że ten czas spędzimy także z pożytkiem.

Nie ulega wątpliwości, bo w tym gronie wszyscy wiemy, że funkcja, jaką pełni UTK, determinowana jest – rzecz jasna – przez prawo polskie, ale to prawo polskie jest ukształtowane poprzez implementację w tym obszarze prawa europejskiego. Zatem ta funkcja jest szczególnie ważna. Chcielibyśmy i do tego zmierzamy, aby UTK był po prostu właściwym, prawdziwym regulatorem rynku kolejowego w Polsce. Czy już jesteśmy gotowi do pełnienia takiej funkcji? Czy jest gotowy UTK? Ano właśnie, o tym chcemy porozmawiać. Czy wszystkie instrumenty są w rękach prezesa UTK? Czy prawo także jest wystarczająco zmienione, aby taką funkcję należycie UTK mógł wypełniać? Mam nadzieję, że jest to wyśmienita okazja, żebyśmy o tym porozmawiali.

Wszystkich zatem bardzo serdecznie witam. Rzecz jasna, witam państwa posłów.

Pan prezes Krzysztof Dyl przedstawi reprezentację swojego urzędu. Będziemy po prostu tutaj w ten sposób jakby przybliżeni osobiście i podejmiemy rozmowę. Mam nadzieję, że pan prezes dokona także prezentacji na temat funkcjonowania urzędu. Zatem bardzo proszę pana prezesa Krzysztofa Dyla o zabranie głosu.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w imieniu pracowników i kierownictwa UTK serdecznie dziękuję za przyjęcie zaproszenia. Państwa wizyta u nas jest dla nas naprawdę bardzo ważna.

Sejmowa Komisja Infrastruktury była i jest niezmiernie istotnym współinicjatorem zmian w UTK, których celem jest pełne i sprawne wypełnianie ustawowych zadań i obowiązków. Państwa kilkuletnie wsparcie, pomoc i życzliwe podpowiedzi mają istotny wpływ na naszą pracę i jej rezultaty. Serdecznie za to dziękuję, także w imieniu wszystkich pracowników urzędu. Mam nadzieję, że nasza prezentacja, dotycząca bieżących działań i przyszłych, pozwoli państwa przekonać, że nasze podziękowania nie są grzecznościowe. Chcemy przedstawić państwu nasze już funkcjonujące zasady, systemy dzia-

łania i najbliższe perspektywy zmian. Za zgodą pana przewodniczącego w prezentacji czynny udział wezmą szef zespołu prawnego, dyrektorzy departamentów i biur oraz mój zastępca.

W 2012 r. ustalone zostały priorytety zmian. Jednym z nich było i pozostało bezpieczeństwo transportu kolejowego, jednak musiał ulec zmianie tryb działania urzędu – z reaktywnego na kreatywny nadzór. We wszystkich obszarach działania urzędu dokonano zasadniczych zmian, poprawiając tym samym transparentność, jakość pracy i sprawność. Należało od zaraz zacząć ściśle przestrzegać Kodeksu postępowania administracyjnego i ustawy o transporcie kolejowym. Wprowadzenie tych zasad pozwoliło poprawić i usprawnić jakość pracy urzędu. Określono również jego misję i wizję.

Podstawowe zadania UTK skoncentrowały się w pięciu obszarach – regulacja rynku, doskonalenie systemów bezpieczeństwa, interoperacyjność, prawa pasażerów oraz nadzór nad podmiotami rynku. Jako urząd aktywnie bierzemy udział w zmianach i tworzeniu prawa. Obecnie najistotniejsza jest implementacja prawa europejskiego, dotycząca IV Pakietu Kolejowego. Szerzej omówią to koledzy w dalszej części prezentacji.

W całym 2012 r. ćwiczono w UTK zasady koordynacji, planowania, realizacji nadzoru i kontrolowania podmiotów kolejowych. Od stycznia 2013 r., po zmianie dyrektora Departamentu Nadzoru, system nadzoru zaczął wreszcie działać prawidłowo.

Jednym z głównych narzędzi służących poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym są systemy zarządzania bezpieczeństwem, opracowane i wdrożone przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Umożliwiają one skuteczne stosowanie środków oceny i kontroli ryzyka. To przekłada się na sprawne zarządzanie ryzykiem i minimalizowanie go do poziomu akceptowanego z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Propagujemy proaktywne podejście do kwestii bezpieczeństwa. Polega ono na wykorzystywaniu wiedzy i kompetencji pracowników do identyfikowania zagrożeń i wprowadzania adekwatnych środków kontroli ryzyka, w przeciwieństwie do podejścia reaktywnego, czyli wykorzystywania głównie wiedzy o wypadkach w celu zapobiegania im w przyszłości. Oczywiście, systemy zarządzania bezpieczeństwem podlegają stałej weryfikacji i modyfikacji, dlatego sprawdzamy, czy system działa, czy kierownictwo poszczególnych podmiotów ma świadomość jego obowiązywania i stosowania. Efektywność i stałe doskonalenie systemów musi być ustawicznie monitorowane a procedury sprawdzane w praktyce. Na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, poza systemami, wpływ ma poziom świadomości istniejących zagrożeń. Dlatego od kilku lat angażujemy się znacznie silniej w szeroko pojętą działalność edukacyjną, adresowaną do różnych podmiotów.

Przykładem może być akcja „Bezpieczny przejazd”, która od lat odbywa się pod naszym patronatem. Nieostrożność jest przyczyną największej liczby wypadków śmiertelnych. Celem akcji jest uświadomienie uczestnikom ruchu drogowego zagrożeń wynikających z nieprzestrzegania przepisów i zasad przekraczania przejazdów. W ramach tej akcji na terenie całego kraju rozdaliśmy w ubiegłym roku ponad 2 tys. ulotek kierowcom dojeżdżającym do przejazdów kolejowo-drogowych, dotyczących bezpieczeństwa, statystyk wypadkowych oraz najczęstszych zaniedbań popełnianych przez uczestników ruchu drogowego. Równolegle podczas kontroli sprawdzamy oznaczenia i widoczność w rejonie przejazdów.

Jedną z najważniejszych naszych inicjatyw jest „Kolejowe ABC”. Program ten powstał w trosce o bezpieczeństwo dzieci. Od 2013 r. jest realizowany wspólnie ze Strażą Ochrony Kolei na terenie całego kraju. Do tej pory przeszkoliliśmy ponad 2 tys. dzieci, rozdaliśmy ponad 300 kamizelek odblaskowych oraz ponad 1,2 tys. kolorowanek. Jednym z haseł kampanii jest hasło „Torowisko to nie boisko”, które w pełni oddaje założenia programu i chęć uczulenia zarówno najmłodszych, jak i ich opiekunów na zagrożenia wynikające z niewłaściwego zachowania się czy przebywania osób postronnych na obszarze kolejowym. „Kolejowe ABC” to również edukacja w zakresie praw pasażera i nauka empatii.

Prowadzimy także działania informacyjne, których adresatem są podmioty rynku kolejowego, w tym warsztaty i szkolenia. W naszych warsztatach w siedzibie urzędu wzięło udział ponad 90 osób, z warsztatów on line skorzystało ponad 300. Dla maszy-

nistów stworzyliśmy film instruktażowy, jak prawidłowo wypełnić wniosek o wydanie licencji maszynisty. Dodatkowo zarówno w centrali UTK, jak również w oddziałach terenowych uruchomiliśmy punkty wsparcia, gdzie służymy pełną pomocą przy prawidłowym wypełnianiu wniosków.

Chciałbym prosić o kontynuację mojej wypowiedzi pana Ignacego Górę, pracującego u nas od października 2013 r., wiceprezesa urzędu.

Wiceprezes UTK Ignacy Góra:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jednym z kolejnych obszarów aktywności UTK jest współpraca z organizacjami społecznymi, które zajmują się prawami osób niepełnosprawnych. Celem tej współpracy jest wdrożenie uniwersalnych rozwiązań przy projektowaniu linii kolejowych, jak również wypracowanie jednolitych zasad obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz wyznaczenie mapy obiektów, które są konieczne dla zapewnienia dostępności pasażerskiego ruchu kolejowego.

W zakresie współpracy międzynarodowej współtworzymy poprzez udział w licznych spotkaniach tematycznych i opiniowanie akty prawne na poziomie Komisji Europejskiej. Wspólnych tematów na forum międzynarodowym jest bardzo wiele. Dotyczą one korytarzy transportowych, kabotażu, umów międzynarodowych, otwartego dostępu czy IV Pakietu Kolejowego. Na wspólnym rynku kolejowym dotyczą urzędu zasadniczo wszystkie obszary, które są przedmiotem prac i procedowania organów Unii Europejskiej.

Międzynarodowa aktywność urzędu została zauważona. W 2014 r. prezes UTK został wybrany na wiceprzewodniczącego w grupie zrzeszającej niezależnych regulatorów rynku kolejowego w Europie Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail). Chciałbym również zakomunikować, że od 2016 r. obecny tutaj pan prezes UTK Krzysztof Dyl będzie przewodniczącym tej organizacji.

Jeżeli chodzi o współpracę międzynarodową, to UTK od samego początku ściśle współpracuje z Europejską Agencją Kolejową (ERA), która pełni rolę europejskiego regulatora rynku zarówno w zakresie bezpieczeństwa, jak i interoperacyjności systemu kolei. W ramach tej współpracy z agencją przedstawiciele UTK biorą udział w licznych posiedzeniach grup roboczych, które są ukierunkowane na opracowanie nowych lub uszczegółowienie stosowanych rozwiązań prawnych. Pracownicy urzędu biorą udział w posiedzeniach Rady Administracyjnej ERA oraz uczestniczą w praktycznych warsztatach, związanych zarówno z obszarem certyfikacji, jak i interoperacyjności.

Obecnie na poziomie UE tak naprawdę trwają ostatnie prace legislacyjne, które związane są z IV Pakietem Kolejowym, który w wymiarze technicznym wprowadza bardzo znaczące zmiany. Pakiet ten modyfikuje lub wprowadza nowe dyrektywy w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei. ERA zostanie wyposażona w nowe kompetencje, które związane są z certyfikacją bezpieczeństwa i dopuszczeniem do eksploatacji pojazdów i podsystemów kolejowych. IV Pakiet Kolejowy nie zdejmuje jednak żadnej odpowiedzialności z krajowej władzy bezpieczeństwa. Istotne będzie jednak ustalenie zasad współpracy pomiędzy UTK a agencją. Szczególne zasady tej współpracy pomiędzy instytucjami zostaną określone w dwustronnych porozumieniach. Przedmiotem tych porozumień mają być zasady prowadzonych ocen w zakresie certyfikacji i bezpieczeństwa, zarówno dla przewoźników kolejowych, jak i zarządców infrastruktury.

W tych zmodyfikowanych zasadach certyfikacji przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury możliwych jest tak naprawdę kilka scenariuszy, które szczegółowo określą tę współpracę między ERA a UTK. Najbardziej prawdopodobnym scenariuszem wydaje się ten, gdzie agencja będzie wydawać certyfikaty bezpieczeństwa w części, która dotyczy systemu zarządzania bezpieczeństwem, czyli dzisiaj to jest odpowiednik części A, natomiast UTK będzie wydawał certyfikaty w części B, czyli tej, która tak naprawdę dotyczy obszarów działalności specyficznych dla warunków polskich.

Jednym z prawdopodobnych scenariuszy współpracy krajowej władzy bezpieczeństwa z agencją jest ten, gdzie agencja będzie formalnie wykonywać cały proces certyfikacji, korzystając z krajowych ekspertów, którzy nie będą w żaden sposób potencjalnie powiązani w wnioskodawcami. Pozostałe scenariusze certyfikacji bezpieczeństwa, w tym

np. uwzględniający udział akredytowanej jednostki w procesie oceny wniosków o certyfikaty i autoryzację bezpieczeństwa, wydają się w chwili obecnej mniej prawdopodobne.

Z mojego punktu widzenia zauważyć należy i podkreślić, że w każdym z tych przedstawionych przeze mnie scenariuszy konieczny będzie udział przedstawicieli UTK. Dziękuję bardzo.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Teraz proszę o omówienie kolejnych plansz pana Marcina Trelę, szefa radców prawnych, od kwietnia 2013 r. w UTK.

Szef radców prawnych w UTK Marcin Trela:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, UTK pragnie przedstawić obszary wymagające podjęcia odpowiednich zmian legislacyjnych. Omawiane kwestie ukierunkowane są na doprecyzowanie istniejących przepisów i usunięcie ewentualnych niespójności lub rozbieżności na styku z wymaganiami prawa wspólnotowego.

Konieczność implementacji do polskiego porządku prawnego przepisów wspólnotowych stawia nowe, dodatkowe zadania przed organem regulacyjnym i krajową władzą bezpieczeństwa, jaką jest prezes UTK. Przedstawione propozycje bez wątpienia będą nowym wyzwaniem, wymagającym wzmocnienia urzędu, z drugiej strony pozwolą jednak na perspektywiczny, bezpieczny, nowoczesny i konkurencyjny rozwój rynku kolejowego. Zaznaczyć należy, iż przedmiotowe zagadnienia mają na celu usprawnienie szeregu procesów, przede wszystkim zaś powinny stanowić ułatwienie i odciążenie dla podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym.

I tak, poszczególne zagadnienia dotyczą wprowadzenia systemu dobrowolnej certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, tzw. ECM (Entity in Charge of Maintenance), dla pojazdów innych niż wagony towarowe, wdrożenia pełnego rejestru infrastruktury kolejowej, przedefiniowania współpracy z Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, w tym doprecyzowania roli prezesa UTK, zmiany procesu zatwierdzania stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury usługowej, zmiany pojęcia bocznicy kolejowej, konieczności zdefiniowania pojęcia bocznicy prywatnej, a także operatora obiektów infrastruktury usługowej oraz zasad udostępniania i warunków dostępu do infrastruktury kolejowej.

Następna zmiana dotyczy zasad wydawania licencji przewoźnikom kolejowym, szczególnie w kontekście rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym. Istotne jest również wprowadzenie przepisów ułatwiających rozpoczęcie działalności nowym zarządcom infrastruktury kolejowej w kontekście procesu ustalania i konstruowania rozkładów jazdy pociągów.

Z kolei zagadnienia z zakresu praw pasażerów odnoszą się w szczególności do zmiany zasad postępowania reklamacyjnego i doprecyzowania sankcji administracyjnych za nieprzestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Postulowana jest także zmiana zasad numeracji pociągów.

Kolejna grupa zagadnień odnosi się do ustanowienia jednostek upoważnionych do przeprowadzania weryfikacji podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie – urządzenia przytorowe” na zgodność z tzw. listą prezesa UTK, jak i do zmiany sposobu rezerwacji i nadawania europejskiego numeru pojazdu, tzw. EVN (European Vehicle Number), a także do kwestii ważności wydawanych certyfikatów oraz zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.

Ponadto istotna jest kwestia wprowadzenia przepisów zapewniających ochronę tajemnicy przedsiębiorstwa w toku prowadzonych przez prezesa UTK postępowań administracyjnych, jak i zagadnień dotyczących sposobu ustalania danych odnoszących się do podmiotów postępowania w przedmiocie nałożenia kary administracyjnej, jak i wzmocnienia niezależności organu regulacyjnego.

Z kolei ważne z punktu widzenia formalnoprawnego jest zagadnienie sukcesji administracyjno-prawnej, praw i obowiązków wynikających z decyzji wydawanych przez prezesa UTK. Dziękuję bardzo.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Teraz poproszę pana Radosława Pacewicza dyrektora Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego, od 2 lat zastępującego dyrektora generalnego urzędu. Pan Radosław pracuje z nami od połowy sierpnia 2011 r.

Dyrektor Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego UTK Radosław Pacewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, regulacja rynku kolejowego to jeden z pięciu obszarów działania urzędu. Funkcje regulatora w tym zakresie można podzielić na działania ex ante, które polegają na nadawaniu uprawnień w zakresie licencji, wydawaniu decyzji w zakresie przyznawania otwartego dostępu czy decyzji zatwierdzających stawki za dostęp do infrastruktury i wychodzeniu naprzeciw zgłaszanym potrzebom rynku, a także działania ex post, które polegają na interwencji regulatora w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości. Kolejna funkcja to obserwowanie i analizowanie rynku, których efektem są analizy rynkowe oraz dane statystyczne stanowiące wiarygodne źródło informacji o rynku kolejowym.

W obszarze regulacji prowadzimy współpracę międzynarodową, która odnosi się do wszystkich powyższych obszarów. Została ona szeroko omówiona wcześniej. Poprzez działania w wymienionych obszarach kreujemy rynek i wpływamy na jego konkurencyjność.

Działania ex ante. Wśród tych działań należy wymienić przede wszystkim licencjonowanie podmiotów. W zakresie licencjonowania jednym z ostatnio podjętych działań było rozpoczęcie dyskusji z uczestnikami rynku kolejowego odnośnie do ubezpieczenia prowadzonej działalności od odpowiedzialności cywilnej. W zakresie opłat za dostęp do infrastruktury prowadziliśmy działania mające na celu wdrożenie transparentnej i stabilnej polityki systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Prowadziliśmy także działania edukacyjne dla zarządców infrastruktury, które w głównej mierze miały miejsce podczas spotkań zespołu do spraw stawek.

Naszą kompetencją jest również wydawanie decyzji w sprawie otwartego dostępu dla pasażerskich przewoźników kolejowych. W tym obszarze przewoźnicy w większości korzystają z okresu przejściowego, który obowiązuje do końca 2016 r. Jednakże wydaliśmy już 7 decyzji przyznających otwarty dostęp dla przewoźnika PKP Intercity. Ponadto prowadzimy szereg konsultacji z przewoźnikami kolejowymi oraz organizatorami publicznego transportu zbiorowego, omawiając procedurę prowadzenia takich postępowań.

W zakresie nadzoru nad zawieraniem umów o dostęp do infrastruktury kolejowej od rozkładu jazdy 2011/2012 przeprowadzono 37 postępowań, w tym wydano 24 decyzje zastępujące umowy. Rozstrzygnęliśmy wiele konfliktów pomiędzy zarządcą a przewoźnikami, dotyczących m.in. ustalenia zasad i standardów systemu naliczania rekompensat za znaczące wydłużenia czasów przejazdów, zasad utrzymania torów i międzytorza, opłat za uruchomienie komunikacji zastępczej, opłat za jazdę okrężną, kar za nienależytą realizację rozkładów jazdy oraz innych kar z tytułu realizacji umowy. Ponadto jako urząd otwarty na potrzeby swoich interesariuszy obserwujemy i słuchamy potrzeb rynku, reagując elastycznie na zgłaszane postulaty. Jako jeden z przykładów podam prowadzenie konsultacji z uczestnikami rynku kolejowego w związku z wejściem w życie nowych przepisów dotyczących otwartego dostępu czy kabotażu.

Działania ex post. W zakresie realizowanych tych działań prowadzimy zarówno postępowania administracyjne w sprawie naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa, jak również wymianę korespondencji z podmiotami rynku kolejowego, przedstawiając właściwe propozycje rozwiązań. Prowadzimy działania nadzorcze w zakresie niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz w zakresie równego traktowania przez zarządcę różnych podmiotów rynku kolejowego, w szczególności w zakresie przydzielania tras i naliczania opłat.

Rozpatrujemy również skargi przewoźników kolejowych dotyczące regulaminu i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wydane przez urząd decyzje dotyczą wielu nieprawidłowości narodowego zarządcy infrastruktury w zakresie zapisów regulaminu. Ułatwiły one funkcjonowanie przewoźnikom kolejowym. W efekcie miały wpływ na strukturę rynku. Jako inny przykład działań można wskazać rozwiązanie problemu dotyczącego łączenia funkcji zarządcy i przewoźnika.

W zakresie zbierania informacji o rynku jako urząd zbieramy dane o rynku kolejowym, bezpośrednio od przewoźników i zarządców infrastruktury. Dane te wykorzystujemy na dwa sposoby. Sami obserwujemy i analizujemy rynek, aby w razie potrzeby móc reagować oraz dostarczamy cenne dane statyczne, pomocne przy podejmowaniu decyzji dla uczestników rynku. Jako jedyny regulator w Europie publikujemy na naszej stronie internetowej raporty miesięczne Dajemy w ten sposób bardzo aktualną informację o stanie rynku, trendach i zmianach, co wspiera naszych interesariuszy w podejmowaniu strategicznych decyzji. Co roku publikujemy w języku polskim oraz w języku angielskim raport pod tytułem „Ocena funkcjonowania rynku kolejowego", będący swoistym podsumowaniem sytuacji na rynku kolejowym w Polsce. Warto dodać, że publikowane przez nas dane uzyskują bardzo wysoką ocenę rynku. Postrzegani jesteśmy jako rzetelne źródło informacji o rynku kolejowym.

Kolejny slajd przedstawia najważniejsze wyzwania w zakresie implementacji przepisów unijnych dotyczących regulacji, które zapewne będą fundamentem działań regulacyjnych urzędu na najbliższe lata. Dziękuję.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Teraz poproszę pana Michała Ziębę dyrektora Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego, od stycznia 2014 r. w UTK.

Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK Michał Zięba:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w obszarze bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, działając jako krajowa władza bezpieczeństwa, wydajemy liczne rodzaje dokumentów, poczynając od dokumentów potwierdzających zdolność i kompetencje przewoźników i zarządców infrastruktury do bezpiecznego prowadzenia swojej działalności, kończąc na licencjach wydawanych maszynistom.

W lewej części slajdu zostały zaprezentowane statystyki za 2014 r. w zakresie wniosków w obszarze bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Szczególną państwa uwagę chciałbym zwrócić na pozycję dotyczącą certyfikatów ECM, tj. certyfikatów dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych. Należy bowiem zaznaczyć, że działamy w tym obszarze jako jednostka certyfikująca i dokonująca oceny zgodności systemów zarządzania utrzymaniem z odpowiednimi unijnymi aktami prawnymi. W pozostałym obszarze utrzymania pojazdów, w tym w zakresie utrzymania wagonów osobowych, lokomotyw oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych, prezes UTK zatwierdza dokumentację systemu utrzymania dla takich pojazdów kolejowych, przy czym podmiotem zapewniającym właściwe utrzymanie jest najczęściej certyfikowany przewoźnik kolejowy.

Dzięki zwiększeniu środków budżetowych urzędu, dokonaniu wzmocnień kadrowych i podniesieniu poziomu wiedzy pracowników możliwy był również wzrost liczby rozpatrzonych spraw administracyjnych. Jak to zostało zobrazowane na slajdzie, w latach 2011-2014 nastąpił blisko dziesięciokrotny wzrost liczby rozpatrzonych wniosków. Jako przykład przywołać można kategorię spraw związanych z zatwierdzeniami dokumentacji systemu utrzymania, która została zobrazowana w dolnej części slajdu. W wyniku wzmocnienia zespołu zajmującego się tą tematyką oraz położenia nacisku na realizację spraw zaległych, w 2014 r. zatwierdziliśmy ponad 750 dokumentacji systemu utrzymania, co oznacza wzrost liczby zatwierdzonej dokumentacji o 133% w stosunku do 2013 r.

Projektami wspomagającymi naszą działalność, jako krajowej władzy bezpieczeństwa, są również inicjatywy polegające na popularyzowaniu wiedzy i najlepszych praktyk w obszarze zarządzania bezpieczeństwem. Opracowane dokumenty dotyczyły zasad użytkowania radiołączności pociągowej, techniki pracy manewrowej czy procesu oceny i wyceny ryzyka w transporcie kolejowym. Proces wyceny i oceny ryzyka dotyczy m.in.

zarządzania zmianami technicznymi związanymi z modernizacjami taboru i linii kolejowych, w związku z czym stanowi istotne wyzwanie stojące przed przewoźnikami kolejowymi, zarządcami infrastruktury czy podmiotami przeprowadzającymi modernizację linii kolejowych.

Kolejnym projektem wspomagającym jest podręcznik przedstawiający najlepsze praktyki w zakresie monitorowania wewnętrznych procesów i poziomu bezpieczeństwa w strukturach certyfikowanego przewoźnika lub autoryzowanego zarządcy infrastruktury. Przedstawienie punktu widzenia organu regulacyjnego na temat monitorowania przez przewoźnika lub zarządcę poziomu bezpieczeństwa w swojej organizacji przyczynia się do ujednolicenia i podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Opracowywane dokumenty dotyczące powyższych zagadnień zostały lub w najbliższym czasie zostaną udostępnione do powszechnego użytku.'

Ostatni z zaprezentowanych projektów dotyczy wdrożenia rozwiązania informatycznego, które usprawnia proces wydawania licencji dla maszynistów. Mając w świadomości konieczność wydania do końca 2018 r. około 15 tys. licencji dla maszynistów, w 2016 r. planujemy uruchomienie elektronicznego systemu obsługi i zarządzania wnioskami o wydanie licencji maszynisty, który ma za zadanie zautomatyzować cały proces i skrócić czas niezbędny do wydania licencji.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Dziękuję. O kontynuację poproszę pana Piotra Combika dyrektora Departamentu Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności, od sierpnia 2012 r. w UTK.

Dyrektor Departamentu Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności UTK Piotr Combik:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, UTK realizuje zadania związane z interoperacyjnością kolei oraz rejestracją numerów pojazdów kolejowych. Na dwóch następnych slajdach zobaczą państwo skalę tej działalności.

UTK wydaje zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych i podsystemów. W odróżnieniu od przepisów krajowych, gdy wydawano jeden dokument dla wszystkich pojazdów danego typu, dziś należy wydawać zezwolenie dla każdego pojazdu z osobna. To spowodowało dość znaczne obciążenie pracowników UTK. Zazwyczaj sprawy związane z wydawaniem zezwoleń są sprawami pilnymi, bo związanymi z terminowym rozliczeniem umowy, finansowanej najczęściej ze środków europejskich. Od jakości zezwolenia i terminu jego wydania zależy to, czy umowa zostanie rozliczona. Jak mogą państwo zobaczyć na slajdzie, średni czas realizacji wniosku o wydanie zezwolenia wynosił mniej niż 60 dni, czyli ustawowy czas na realizację kompletnego wniosku. Były to 834 pojazdy.

Równolegle UTK wydaje świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla ściśle określonych elementów infrastruktury oraz pojazdów poruszających się np. w metrze czy na bocznicach kolejowych. Wiele budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego jest innowacyjnych, jak również związanych z finansowaniem UE. Generalnie należy wskazać w tym obszarze na duży problem z jakością wniosków i np. brak właściwych dokumentów, pełnomocnictw czy składanie dokumentów nieoryginalnych uniemożliwiają nam szybką realizację wniosków.

Najważniejszym jednak zadaniem, wynikającym z przepisów europejskich, jest obszar związany z inwestycjami PKP Polskie Linie Kolejowe. Żeby zapewnić sprawność procesu zezwoleniowego, przeprowadzono szkolenia na rynku na temat zasad prowadzenia inwestycji kolejowych w zgodzie z przepisami UE. Warsztaty cieszyły się dużym zainteresowaniem rynku. Były również transmitowane na żywo on line. Przeszkolono łącznie prawie 300 osób. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rynkowym, przygotowano wykaz prac, na których konieczne będzie uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Obecne przepisy ustawy o transporcie kolejowym mówiące o tym są niejasne dla podmiotów rynku. Opracowane przez UTK propozycje wykazu prac wzbudziły duże uznanie rynku kolejowego.

Przeprowadzono również w zeszłym roku kontrolę w notyfikowanych jednostkach certyfikujących inwestycje kolejowe, w których ujawniono nieprawidłowości w skali

mogącej rzutować na późniejsze wprowadzenie do eksploatacji zmodernizowanych linii kolejowych i w efekcie rozliczenie pozytywne inwestycji. Wydano w tym zakresie zalecenia pokontrolne, których wdrażanie jest monitorowane. Dziś już wiele nieprawidłowości zostało usuniętych, co minimalizuje ryzyko nierozliczenia inwestycji.

Dodatkowo realizujemy zadania wynikające z prowadzenia europejskiego rejestru pojazdów. Jest to zadanie dość uciążliwe, bowiem liczba wniosków jest dość znaczna czy nawet ogromna. Tylko w pierwszym półroczu 2015 r. wpłynęły wnioski obejmujące prawie 6 tys. pojazdów kolejowych. Wynika to bowiem z faktu dużego obrotu pojazdami kolejowymi, zwłaszcza w przypadku wagonów towarowych wśród przewoźników i instytucji finansowych, które są właścicielami pojazdów. Przepisy wymagają, aby najdrobniejsza zmiana, nawet zmiana ulicy czy adresu podmiotu będącego dysponentem pojazdu, była odnotowana w rejestrze. Dziękuję za uwagę.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Chciałbym prosić teraz o komentarz do następnych slajdów pana Przemysława Skubisza dyrektora Departamentu Praw Pasażerów, w UTK od lutego 2012 r.

Dyrektor Departamentu Praw Pasażerów UTK Przemysław Skubisz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jednym z głównych celów urzędu jest dbanie o to, by podmioty kolejowe przestrzegały praw pasażerów. Nasze działania informacyjne i edukacyjne sprawiły, że świadomość pasażerów diametralnie wzrosła, czego dowodem jest spotęgowanie kierowanych do urzędu spraw. W 2010 r. do urzędu wpłynęło zaledwie 15 skarg, natomiast w 2014 r. było ich już ponad 1,6 tys. W wyniku ciężkiej pracy ponad 70% skarg zostało sfinalizowanych na korzyść pasażerów.

Jeżeli chodzi o tematykę najczęstszych problemów, z jakimi zwracają się pasażerowie, są to zwłaszcza kwestie związane z dystrybucją biletów przez przewoźników, zwrotami poniesionych kosztów, brakiem informacji, komfortem i jakością obsługi czy też oznakowaniem pojazdów. Tylko w 2014 r. przeprowadzono ponad 150 działań kontrolno-nadzorczych i prowadzono 21 postępowań administracyjnych. W samym tylko obszarze praw pasażerów urząd w latach 2010-2014 nałożył na podmioty kolejowe kary na kwotę ponad 3,8 mln zł.

Wymiernym efektem działań urzędu jest przykładowo likwidacja wystawianych miejscówek zerowych. Aktualnie pasażer nie otrzymuje już wirtualnego biletu z miejscem numer zero. Pasażerowie jadący na Hel pociągiem „Jantar" jadą wreszcie w klimatyzowanych wagonach. Pasażerowie Warszawskiej Kolei Dojazdowej nie skarżą się na brak klimatyzacji. Dzięki działaniom urzędu pasażerowie Kolei Mazowieckich nie jeżdżą już w pojazdach z otwartymi drzwiami. Podróżni jadący pociągami Kolei Wielkopolskich mogą wreszcie korzystać z toalet, które do tej pory były notorycznie zamykane. Pasażerowie PKP InterCity otrzymują już na swoją pocztę wygenerowany bilet w formacie pdf. Opiekun z dzieckiem może pobrać miejscówkę za pośrednictwem systemu internetowego. Każdy pasażer może obecnie wskazać chęć pobrania konkretnego miejsca podczas rezerwacji, o co urząd wnosił.

Na uwagę zasługuje również inicjowanie przez urząd działań propasażerskich, za które należy uznać m.in. kwestię zmiany stosowanego obecnie systemu numeracji i nazewnictwa torów i peronów funkcjonujących na sieci kolejowej w Polsce. Chcemy, by numeracja była dla pasażera prosta i zrozumiała, tak jak jest aktualnie w większości państw UE.

Biorąc pod uwagę tematykę dzisiejszej prezentacji, należy zaznaczyć, że jednym z najważniejszych dokumentów, które regulują kwestię praw pasażerów, poza krajowymi aktami prawnymi, takimi jak ustawa – Prawo przewozowe czy ustawa o transporcie kolejowym, jest rozporządzenie nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Przypominam, że od dnia 3 grudnia ubiegłego roku zaczęła obowiązywać znaczna część wyłączonych do tej pory przepisów tego rozporządzenia, przez co pasażerowie mają znacznie więcej praw a podmioty kolejowe obowiązków.

W toku prac legislacyjnych projekt nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju opiniował także UTK, zwracając uwagę na konieczność wzmocnienia pozycji pasażera oraz potrzebę rozszerzenia katalogu przysługujących mu praw. W tym miejscu, korzystając z obecności na sali przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, chciałbym serdecznie podziękować za wdrożenie tych przepisów, które znacząco wpływają na poprawę sytuacji pasażera, będącego słabszą stroną umowy przewozu.

Pragnę wskazać, że podjęliśmy także działania zmierzające do realizacji obowiązku spełnienia tworzonej obecnie ustawy o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, która ma być implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich (dyrektywa ADR – Alternative Dispute Resolution). Wdrożenie systemu ADR w sektorze pasażerskich usług kolejowych zakłada wprowadzenie możliwie najprostszej i odformalizowanej procedury polubownego rozstrzygania sporów, która będzie uzupełnieniem obecnie funkcjonującej formy dochodzenia roszczeń. Przyjęte założenia do ustawy o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich zakładają, że rolę ADR na rynku kolejowym będzie pełnił powołany przy prezesie UTK rzecznik praw pasażera. Aktualnie prace nad sfinalizowaniem tego procesu są jednym z priorytetów urzędu. Jednostką koordynującą implementację przepisów ADR w skali kraju jest Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Dziękuję za uwagę.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Teraz poproszę o zabranie głosu pana Pawła Bedyńskiego dyrektora Departamentu Nadzoru, który w urzędzie pracuje od czerwca 2004 r.

Dyrektor Departamentu Nadzoru UTK Paweł Bedyński:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, stojąc przez wieloma wyzwaniami, zarówno w zakresie zmian prawa europejskiego, jak i przede wszystkim specyfiki polskiego rynku, UTK opracował i wdrożył bardzo szczegółową strategię działań nadzorczych nad polskim systemem kolejowym. Na tej podstawie tylko w 2014 r. urząd przeprowadził blisko 2,9 tys. działań kontrolnych, co wymaga szczególnego podkreślenia, bo w ostatnich 2 latach liczba tych czynności wzrosła o blisko 250%. Znaczny wzrost liczby, ale przede wszystkim też za tym idącej jakości prowadzonych przez urząd kontroli, uzyskano tak naprawdę dzięki kilku istotnym czynnikom. Podjęliśmy się m.in. określenia najważniejszych priorytetów działań nadzorczych. Przeprowadziliśmy intensywne szkolenia dla wszystkich pracowników związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem, ale również dokonaliśmy racjonalizacji wykorzystania posiadanych już obecnie zasobów kadrowych.

Jakościową zmianę efektywności naszych działań obrazują tak naprawdę dwie liczby – wydanych decyzji administracyjnych i wydanych zaleceń pokontrolnych. Tylko w 2014 r. ich liczba wzrosła ponad dwuipółkrotnie. Należy w tym miejscu również wskazać, że zdecydowana większość wydanych przez urząd decyzji administracyjnych i zaleceń, oczywiście, ze względu na duży związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, opatrzona została rygorem natychmiastowej wykonalności przez przedsiębiorców kolejowych.

Od 2013 r. urząd bardzo szczególnym nadzorem objął również przedsiębiorców kolejowych, w zakresie stopnia wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem. Tylko w 2014 r. takimi kontrolami objęto wszystkich funkcjonujących na rynku, zarówno przewoźników kolejowych, jak i zarządców infrastruktury. Łącznie przeprowadziliśmy 75 bardzo szczegółowych kontroli w tym zakresie.

Jednym z najnowszych, aktywnie realizowanych zadań urzędu jest nadzór nad czasem pracy maszynistów kolejowych. W tym celu urząd wdrożył dedykowany system teleinformatyczny. To platforma, której celem jest przede wszystkim usprawnienie procesu wymiany wszelkich informacji z podmiotami rynku w tym obszarze. W pierwszym etapie tego projektu, analizie poddaliśmy grupę aż 16 tys. maszynistów. Na tej podstawie wytypowaliśmy do bardzo szczegółowej kontroli około 300 osób. Po przeprowadzeniu tych działań, niestety, stwierdziliśmy, że w tej grupie blisko 75% maszynistów dopuściło się naruszenia przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Oczywiście, analogiczne nieprawidłowości stwierdzaliśmy również po stronie zatrudniających ich

przedsiębiorców, najczęściej przewoźników kolejowych. Jak można było się wcześniej spodziewać, do najczęstszych naruszeń przepisów w tym zakresie należały znaczne przekroczenia norm czasu pracy przez maszynistów czy też całkowity lub bardzo niski nadzór nad tym procesem ze strony przewoźników kolejowych. W związku z licznymi nieprawidłowościami w tym zakresie tylko w 2014 r. i 2015 r. skierowaliśmy blisko 100 wniosków o ukaranie do sądów, ponad 30 zawiadomień do Głównego Inspektoratu Pracy, jak również 12 zawiadomień do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

Kluczowym aspektem działań nadzorczych urzędu stały się w ostatnich 2 latach kontrole stanu technicznego infrastruktury kolejowej, w szczególności, oczywiście, jakości jej utrzymania przez zarządców infrastruktury. Szczególnym nadzorem objęto również infrastrukturę liniową zarządzaną przez głównego zarządcę w Polsce, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe. Tak naprawdę tylko w 2014 r. takimi kontrolami objęto około 200 linii kolejowych. Szczególny nacisk, oczywiście, kładliśmy na wszystkie elementy związane ze sterowaniem ruchem.

Bardzo ważnym aspektem były działania zmierzające do eliminacji wykorzystania przez zarządców – oczywiście, nieuzasadnionego – stosowania sygnałów zastępczych. Dotyczyło to zwłaszcza przypadków, w których zidentyfikowano dość duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dzięki działaniom kontrolnym urzędu już w kilkudziesięciu lokalizacjach zarządcy całkowicie wyeliminowali ten system prowadzenia ruchu lub podjęli natychmiastowe działania zmierzające do przywrócenia prawidłowego funkcjonowania systemów sterowania.

Co istotne i co wymaga w tym miejscu podkreślenia, na początku 2013 r. liczba stałych lokalizacji, gdzie prowadzono ruch w oparciu o sygnał zastępczy, wynosiła 133. Dzięki m. in. licznym działaniom kontrolnym, przede wszystkim zaś wydanym przez urząd zaleceniom i decyzjom administracyjnym, ich liczba znacząco spadła. Na koniec 2014 r. było tych lokalizacji już tylko 55. Warto również w tym miejscu podkreślić, że średni czas prowadzenia ruchu w oparciu o sygnał zastępczy również uległ znacznemu, dziesięciokrotnemu skróceniu. Tylko na przełomie 2 lat z 425 dni (to dane z początku 2013 r.) do 42 dni (według najnowszych danych z bieżącego miesiąca).

Od 2013 r. do priorytetowych działań nadzorczych urzędu włączyliśmy bezpieczeństwo ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych. Skontrolowaliśmy już ponad 600 lokalizacji. Niestety, w tym miejscu muszę wskazać, że podczas tych działań inspektorzy stwierdzają liczne uchybienia po stronie zarządców infrastruktury. W praktyce podczas każdej kontroli diagnozujemy nieprawidłowości, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zwłaszcza zaś na bezpieczeństwo użytkowników przejazdów. W szczególności znaczący wpływ ma na to, niestety, brak zapewnienia widoczności na przejazdach. To dość często spotykany problem. Dość powszechne jest niewłaściwe zabezpieczenie przejazdów, np. brak zastosowania tak naprawdę sygnalizacji przejazdowej i innych systemów sterowania ruchem w obrębie tego przejazdu, czy też dość istotny brak nadzoru zarządcy nad stanem technicznym przejazdów.

Pierwsze efekty działań kontrolnych urzędu już możemy zaobserwować. Jak wynika z ostatnich danych PKBWK, tylko w ostatnich 2 latach liczba zdarzeń na przejazdach spadła o ponad 20%. Chciałbym również wskazać, że obecnie w Polsce jest jeszcze ponad 800 przejazdów, które nie spełniają wymogów bezpieczeństwa ze względu na zastosowanie nieodpowiednich zabezpieczeń przejazdowych. Co bardziej niepokojące, na pewno na 200 z tych przejazdów – i to biorąc pod uwagę wyłącznie okres ostatnich 5 lat – doszło do przynajmniej 1 wypadku z udziałem użytkowników dróg.

Urząd w chwili obecnej prowadzi zmasowaną akcję kontroli takich przejazdów. Działania te realizujemy na terenie całego kraju. Tylko w lipcu do dnia dzisiejszego skontrolowaliśmy około 50 przejazdów kolejowych. Do końca sierpnia mamy w planie kolejnych 100 przejazdów. Co w dalszym ciągu niepokoi? Prowadzone obecnie działania, niestety, potwierdzają, że w większości przypadków dochodzi do nieprawidłowości, bardzo często zaś do rażących naruszeń przepisów prawa ze strony zarządców tych przejazdów.

Biorąc pod uwagę dużą liczbę nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku, o których już przed chwilą wspomniałem, ale przede wszystkim też wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społeczeństwa, urząd uruchomił specjalny punkt kontaktowy, dający obywa-

telom możliwość zgłaszania wszelkich zauważonych nieprawidłowości i uwag, które dotyczą funkcjonowania rynku kolejowego. Istnieje, oczywiście, kilka form zgłaszania skarg, wniosków i informacji do urzędu. Oprócz tej tradycyjnej, przede wszystkim dla przyspieszenia procesu wymiany tych informacji, dość ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa, umożliwiliśmy bezpośredni kontakt z urzędem za pośrednictwem internetowego formularza czy też całodobowej infolinii.

Od dnia uruchomienia tzw. skrzynki bezpieczeństwa do urzędu wpłynęło już ponad 700 zgłoszeń. Należy przy tym wskazać, że ich liczba systematycznie rośnie. W 2013 r. wpłynęło ich do urzędu 126. W roku bieżącym tylko do końca czerwca mamy już ponad 250 zgłoszeń. Dzięki bardzo cennym informacjom, przekazywanym przez społeczeństwo, już w kilkuset przypadkach udało się podjąć pilne działania zmierzające do natychmiastowego wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Na zakończenie tej części prezentacji, związanej z nadzorem, mam do przekazania chyba bardzo pozytywną informację, zwłaszcza w kontekście intensywnych działań nadzorczych urzędu. Ubiegły rok, co wymaga szczególnego podkreślenia, był najbezpieczniejszym w historii polskiego transportu. Tak naprawdę wynika to z danych PKBWK. Tylko w ostatnich 4 latach liczba zdarzeń zmniejszyła się o 25%. Dziękuję bardzo.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

O kontynuację poproszę pana Wacława Czarnotę urzędnika służby cywilnej, dyrektora Biura Administracyjno-Finansowego, w UTK od lipca 2013 r.

Dyrektor Biura Administracyjno-Finansowego UTK Wacław Czarnota:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, istotnym czynnikiem warunkującym możliwość sprawnego działania każdej organizacji i jej rozwoju jest budżet, czyli – ogólnie rzecz ujmując – pieniądze, jakie ma do dyspozycji, które umożliwiają nabycie zasobów niezbędnych do realizacji nałożonych zadań. Proponuję spojrzeć na wartość budżetu UTK w latach 2010-2015 nie w kontekście suchych liczb, lecz wykorzystanych możliwości do stworzenia nowoczesnego, efektywnego urzędu, tak pod względem zasobów ludzkich, jak i materialnych, zdolnego podjąć wyzwania rozwijającego się rynku kolejowego i potrzeby w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa jego uczestników.

Pragnę zwrócić państwa uwagę na jeden z istotnych aspektów, mianowicie na kilkakrotny wzrost nakładów majątkowych i inwestycyjnych. O ile w latach 2010-2015 budżet UTK wzrósł o około 100%, to wartość wydatków inwestycyjnych wzrosła w tym czasie o około 500%. Drugim ważnym obszarem, w którym nastąpił znaczący wzrost, jest zatrudnienie w pionie bezpieczeństwa. Wzrost nastąpił tu o około 41%.

W ubiegłym roku UTK dokonał zmiany swojej siedziby. Bezpośrednim impulsem do podjęcia działań zmierzających do pozyskania nowej siedziby były zmiany organizacyjne w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju oraz decyzja dyrektora generalnego MIiR, wypowiadająca umowę trwałego zarządu naszemu urzędowi. Pozyskaniu nowej siedziby sprzyjała bardzo korzystna sytuacja na rynku nieruchomości komercyjnych – bardzo duża nadpodaż nowych powierzchni biurowych, która umożliwiła nam najem na bardzo korzystnych warunkach.

Obecnie w naszej siedzibie stworzono 216 stanowisk pracy oraz zaplecze socjalne odpowiadające wymaganiom nowoczesnych powierzchni biurowych, adekwatnych do zajmowanej powierzchni i liczby pracowników, tj. 5 toalet, 6 pomieszczeń socjalnych dla pracowników i 6 sali konferencyjnych wyposażonych w sprzęt audiowizualny.

Warto podkreślić fakt, że UTK nie poniósł żadnych nakładów finansowych na kosztowne wyposażenie swej siedziby w system gaszenia gazowego serwerowni wraz z nowymi szafami klimatyzacyjnymi, wyposażenie kancelarii głównej, wyposażenie pomieszczeń socjalnych i e-kiosk. A za symboliczną złotówkę otrzymaliśmy od najemcy wyposażenie 75 stanowisk pracy, w tym gabinety kierownictwa i dyrektorów.

Realizując postulat stworzenia urzędu przyjaznego dla pracowników i ich rodzin, stworzono pokój dla dzieci, w którym nasi pracownicy mogą jednocześnie pracować, mając pod opieką dzieci, w bezpiecznej i przyjaznej dla nich przestrzeni.

W porównaniu do starej siedziby w budynku przy ulicy Chałubińskiego, obecna powierzchnia biurowa jest o wiele bardziej efektywnie wykorzystana i generuje mniejsze koszty eksploatacyjne dzięki zastosowaniu nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań. Siedziba UTK jest również w pełni dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przeszła audyt. Możemy pochwalić się tym, że jest uznana za siedzibę bez barier dla osób niepełnosprawnych.

Jeśli chodzi o inwestycje, to spośród zrealizowanych nakładów inwestycyjnych na podkreślenie zasługują szczególnie te, które ułatwiły pracownikom pionu bezpieczeństwa wykonywanie codziennych zadań. Dla każdego z 7 oddziałów terenowych urzędu zakupiono przyrządy pomiarowe i samochody. Wyposażono również wszystkich kontrolerów w oddziałach w laptopy. Ponadto wdrożono telefonię VoIP. Zapewniono telefon wszystkim pracownikom w urzędzie, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów usług. Wcześniej jeden numer przypadał na 2-3 pracowników. Wymieniono również wszystkie komputery z niewspieranym przez producenta oprogramowaniem systemowym i biurowym (Windows XP i MS Office 2003), zapewniając bezpieczeństwo danych. Zakupiono również i wdrożono system wirtualizacji serwerów. Tym samym zapewniono bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury sprzętowej oraz zwiększono odporność na awarie.

Szanowni państwo, podjęte działania modernizacyjne naszego urzędu są możliwe m. in. dzięki efektywnemu wykorzystaniu budżetu. Od lat wykonanie budżetu oscyluje wokół 100% (w ostatnich latach 99,9%), co świadczy o jego dobrym planowaniu i racjonalnym wykorzystaniu. Potwierdzają to zaprezentowane osiągnięcia, jak i potencjał zatrudnionych pracowników. Dziękuję bardzo.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Dziękuję. Proszę o zabranie głosu pana Tomasza Hupałę koordynatora Biura Prezesa, w UTK od lutego 2012 r.

Koordynator Biura Prezesa UTK Tomasz Hupało:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dzięki naszemu zaangażowaniu w edukację pracowników, posiadamy kadrę ekspertów i specjalistów rynku kolejowego. Naszym priorytetem są, oczywiście, szkolenia ukierunkowane na systemy zarządzania bezpieczeństwem.

Obecnie wśród naszej kadry mamy 101 pracowników posiadających certyfikat audytora wewnętrznego systemu zarządzania bezpieczeństwem, 96 pracowników posiada certyfikat audytora wewnętrznego systemu zarządzania utrzymaniem, 75 pracowników posiada certyfikat audytora systemu zarządzania jakością w transporcie kolejowym, 35 pracowników posiada certyfikat ISO.

Oczywiście, poza szkoleniami specjalistycznymi budujemy w urzędzie również kompetencje miękkie, gdzie szczególną uwagę przywiązujemy do szkoleń związanych np. ze współpracą i obsługą osób niepełnosprawnych. Podejmując w UTK współpracę z osobami niepełnosprawnymi i przede wszystkim reprezentując interesy osób niepełnosprawnych przed przewoźnikami kolejowymi, przyjęliśmy na siebie pewnego rodzaju zobowiązanie. Jeśli wymagamy od przewoźników podnoszenia standardów obsługi osób niepełnosprawnych, przede wszystkim musimy wymagać tego od siebie i tę strategię konsekwentnie realizujemy. Dlatego m.in. przeszkoliliśmy wszystkich naszych administratorów stron internetowych z dostępności. Szkoliliśmy naszych pracowników, w jaki sposób pracować i współpracować z osobami niepełnosprawnymi. Przeprowadziliśmy szkolenia z języka migowego oraz z zasad poprawnej polszczyzny, co ma szczególne znaczenie, jeśli chodzi o komunikację ze wszystkimi naszymi klientami.

Nasze działania we wszystkich obszarach doceniane są przez wiele organizacji niezależnych, co mogą państwo zobaczyć na prezentowanym slajdzie. Takie wyróżnienia jak Znak Jakości „Przyjazny Urząd" są potwierdzeniem celowości podejmowanych przez nas działań, nastawionych przede wszystkim na naszego klienta.

Szczególnie ważne dla nas jest również wyróżnienie Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, jakim był artykuł zamieszczony w biuletynie „Przegląd Służby Cywilnej" pod tytułem „Niepełnosprawność to nie bariera", który był w całości poświęcony UTK. Dziękuję bardzo.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Szanowni państwo, uruchomiliśmy także współczesne sposoby komunikacji z naszymi klientami. Silnie rozbudowane zostały strony internetowe urzędu. Opracowujemy i zamieszczamy w internecie oraz wydajemy drukiem poradniki i materiały edukacyjne oraz informacyjne dla pasażerów i podmiotów kolejowych. Dużą popularnością cieszy się nasza strona www.pasazer.info.pl, adresowana do pasażerów i miłośników kolei. Zawiera ona informacje dotyczące przepisów prawa przewozowego, sposobów dochodzenia roszczeń, ale przede wszystkim porady dotyczące komfortu i bezpieczeństwa w podróży koleją oraz rozkłady jazdy.

Na slajdzie pokazane są możliwe sposoby komunikacji z UTK. Poza tradycyjną pocztą mamy infolinię, skrzynki mailowe, formularze oraz darmowe połączenia z komputerów za pomocą aplikacji VoiceLink. Trzeba dodać, że do skrzynki bezpieczeństwa wpływają nie tylko skargi pasażerów, ale także pracowników kolei, w tym kierowników pociągów, maszynistów i konduktorów.

UTK od 2013 r. jako jeden z niewielu centralnych organów administracji rządowej przekroczył ustawowy wskaźnik 6% zatrudnienia osób niepełnosprawnych. Jedna z naszych stron internetowych została uznana za najlepszą w konkursie „Strona Internetowa bez Barier" w kategorii serwisów administracji publicznej.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, poznali państwo całą kadrę kierowniczą UTK, która najaktywniej uczestniczyła w przeobrażeniach naszego urzędu, ale solą UTK jest 7 oddziałów terenowych, zatrudniających po kilkunastu kontrolerów. Jeden z oddziałów zrobił nam niespodziankę i nakręcił ostatnio samodzielnie film o pracy kontrolerów, ukazujący codzienne działania oraz zakres odpowiedzialności pracowników UTK. Od drugiego kwartału 2013 r. nasi kontrolerzy nie muszą już korzystać z samochodów i przyrządów mierniczych podmiotów kontrolowanych, gdyż dysponują własnymi. Są bardzo wdzięczni władzy ustawodawczej i wykonawczej za doposażenie ich w narzędzia pracy. Ten film jest bardzo krótki. Proszę o życzliwe obejrzenie go.

Koordynator Biura Prezesa UTK Tomasz Hupało:

Przepraszam bardzo, mamy drobny problem.

[Prezentacja filmu „UTK. 7 oddziałów terenowych" zrealizowanego przez Oddział Terenowy w Katowicach]

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Tym amatorskim, ale kreatywnym akcentem pracowników oddziału katowickiego chciałbym bardzo podziękować za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi i całemu zespołowi współpracowników za dokonanie prezentacji w sposób wręcz pryncypialny, jak bym powiedział. Mam nadzieję, że także posłowie, do czego zresztą zachęcam, włączą się w dyskusję, którą za chwilę otworzę, że wywołamy po prostu rozmowę, ponieważ dostaliśmy niemały ładunek informacji.

A teraz chciałbym, żebyśmy o tych kwestiach porozmawiali i określili, które wymagają rozwiązania i wsparcia z naszej strony, ze strony Komisji w najbliższym czasie. Mam nadzieję, że ten cel uda nam się osiągnąć.

Chciałem poinformować Wysoką Komisję, że z ramienia resortu infrastruktury i rozwoju bierze udział w posiedzeniu dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego pan Paweł Kopczyński. Tak, wyszedł w tej chwili. Zaproszenie przyjęła także Najwyższa Izba Kontroli. Gościmy też dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK pana Tomasza Emiljana. Witamy bardzo serdecznie. Dziękuję, że zechciał pan przyjąć zaproszenie.

Bardzo proszę, otwieram debatę. Pierwsza do zabrania głosu zgłosiła się pani poseł Elżbieta Pierzchała. Bardzo proszę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, powiem szczerze, panie prezesie, że jestem pod wrażeniem. Zresztą od początku wierzyłam w pana. Myślę, że idzie

to wszystko w dobrym kierunku. Mam jednak kilka pytań, których tutaj od państwa nie usłyszałam, po tej prezentacji i chciałabym się dowiedzieć, jak sprawy wyglądają.

Może zacznę od tego, co najbardziej mnie w pewnym momencie zbulwersowało. Wasza przeprowadzka z Chałubińskiego tutaj. Jestem zaskoczona, że ktoś tak charytatywnie podchodzi do urzędu – było, nie było – państwowego i wynajmuje państwu za przysłowiową złotówkę pomieszczenia z urządzeniami. Chciałabym wiedzieć, któż to jest takim – że tak powiem – Mikołajem. W Warszawie rzadko się to zdarza. No, a przynajmniej po raz pierwszy o tym słyszę. Myślę, że tutaj gospodarskie podejście pana prezesa sprawiło, że ktoś poszedł tutaj instytucji państwowej na rękę i wynajął za takie małe pieniądze te pomieszczenia.

Chciałabym również zapytać o PKP Intercity. Panie prezesie, dobrze pan wie, że wiele razy składałam interpelacje i zapytania odnośnie do kar w PKP Intercity – 600 zł bez miejscówki. Chciałabym się dowiedzieć, bo powiem szczerze, że niedawno dopiero odkryłam, że ktoś tę kwotę zmniejszył do 150 zł.

Pan tutaj mówił o skargach składanych przez pasażerów. Proszę mi powiedzieć, ile było skarg właśnie na to, że ludzie bali się wsiąść do pociągu, który jechał prawie pusty. Jeżdżę ciągle Pendolino i widzę, jakie jest wypełnienie. PKP Intercity bardzo chwali się tym pociągiem, natomiast rzeczywistość w godzinach pozaszczytowych wygląda trochę inaczej. Tych pasażerów jest niewielu. A jeszcze, oprócz tego, ludzie zostają na peronach, ponieważ kasy PKP Intercity, szczególnie w okresie letnim, obsługują w tej chwili osoby, które wykupują przedsprzedaż. Osoby, które mają wejść do Pendolino, nie mogą wsiąść, bo nie zdążą. A pani wydaje pół godziny bilety na pociągi PKP Intercity, z przesiadkami, na różnego rodzaju połączenia.

Mam do państwa taką prośbę, żeby zwrócić na to uwagę spółce PKP Intercity, bo nie może tak być, że pasażer zostaje na peronie. Spółka traci klienta, który się boi wsiąść, bo jest kara. Powiedzmy sobie szczerze, że nawet te 150 zł, choć jest to już kwota mniejsza niż 600 zł, ale nadal duża, prawda? Klienci zostają więc na peronach. A obsługa kasjerska jest nie taka, jak powinna być. Proszę o zwrócenie na to uwagi.

Spółka Cargo zakupiła spółkę czeską, która prowadziła przewozy towarowe w Czechach. Wszyscy o tym wiemy. Chciałabym się czegoś dowiedzieć, ponieważ z tego, co mi wiadomo, spółka ta posiadała potężny tabor wagonowy i posiadała również warsztaty. Czy państwo kontrolowali już te wagony? Nie wiem, czy państwo zdążyli, bo transakcja była niedawno. Jak to wygląda? Czy te wagony jeżdżą po naszym terenie? Żeby nie było tak, że zakupuje się spółkę tylko dlatego, że własne wagony nie mają przeglądów technicznych – ażeby się wykazać, że się ma oszczędności kosztowe, zakupuje się za 500 mln inne spółki. Bardzo proszę o wypowiedź na ten temat. Może na początek by było wszystko. Może jeszcze się później włączę do dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę o inne zgłoszenia. Bardzo proszę, pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Niewątpliwie taki urząd jest potrzebny, bo wszyscy czekamy, żeby był przyjazny nie tylko urząd kontroli, ale również żeby kolej była przyjazna dla pasażerów. Z drugiej strony, czekamy na to, żeby kolej była po prostu efektywna. Chciałem powiedzieć, że efektowna, więc również efektowna w tym wszystkim. No, i macie to zadanie spełniać, żeby pomagać w funkcjonowaniu tej kolei.

Mam jedno zasadnicze, pierwsze pytanie. Robicie różnego rodzaju symulacje ex ante. To wynika z tego, co było przed chwilą powiedziane. Słuchałem tego z uwagą. Teraz została sprzedana spółka PKP Energetyka. Czy zrobiliście jakąkolwiek symulację na ten temat? Czy to jest opłacalne, czy nieopłacalne? Nagle się o tym dowiadujemy. Jesteście urzędem. A tu nie trzeba być nie wiadomo jakim filozofem. To po prostu jest naprawdę duża sytuacja. Uważam, że to strata dla nas wszystkich. No, bo co tu dużo mówić. Ktoś zarządza, dyktuje cenę i trzeba potem za to płacić. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Bardzo ważna jest tutaj kontrola tych wszystkich przejazdów. Akurat niedawno przyszli do mnie ludzie z interwencją. To jest Wola Rzędzińska, kierunek Tarnów – Rzeszów. Po tych torach będą się poruszały pociągi szybkiego ruchu. Przejazd

jest niestrzeżony, więc jak tam przejeżdża pociąg, to każdy maszynista ma obowiązek wydać dźwięk i ten sygnał leci. Obok jest osiedle i ci ludzie w nocy się po prostu budzą, zwłaszcza dzieci. Jest lęk o to wszystko, mimo tego, że są tam ekrany. No, ale to ekran nie zabezpieczy absolutnie. Ci ludzie są zdesperowani. Proszą, żeby zrobić strzeżony przejazd albo w ogóle go zamknąć, bo w odległości kilometra jest drugi, następny przejazd, który mógłby pozostać. To pismo zostało skierowane do Krakowa do PKP Polskich Linii Kolejowych, ode mnie również z biura.

I teraz proszę na to zwrócić uwagę – szybkie pociągi, przejazd niestrzeżony, osiedle. Po prostu to aż się w głowie nie chce mieścić, że coś takiego może funkcjonować. Przecież niedawno miała też wypadek kobieta, która sama zgłaszała kwestię niestrzeżonych przejazdów. Sama była ofiarą na tym przejeździe kolejowym. Tragiczny wypadek. Takie wypadki na pewno będą się powtarzały, gdy ta sytuacja nadal będzie.

Jeszcze à propos, ponieważ to wszystko ma fajnie, sprawnie funkcjonować, to teraz pociągi na trasie Kraków – Tarnów. Akurat to jest przejściowe. Pociąg jedzie prawie dwie godziny, czasami dwie i pół godziny. Dlatego przestałem jeździć. No, to jeżdżą autobusy. Weszły tak, że co 15 minut autobus jeździ. Tracicie na tym absolutnie. Nie wiadomo, czy jest możliwość odzyskania, ale prawdopodobnie będzie można to zrobić. Drugi pociąg jedzie na Krynicę. Ta analiza jest taka. Jedzie jeden pociąg, elegancki, ale on jest pusty, dlatego że ludzie są nieprzyzwyczajeni do tej jazdy, bo on jedzie raz i to jeszcze w takich porach, że w zasadzie ludzie nie chcą z tego korzystać. To są duże straty. Oczywiście, można zamknąć tę linię, ale przejazd towarowy itd. czy na południe to jest zupełnie inna sprawa, więc tu też trzeba umieć zareagować. To do urzędu, do was, ta symulacja powinna głównie należeć. Na ten temat powinniście również mieć opracowania.

Trzecia sprawa to są dworce. Rzeczywiście, pięknie został odnowiony dworzec w Tarnowie, za co dziękowałem, ale żeby ktokolwiek zrobił analizę, co tam ma być. On stoi w tej chwili pusty w sensie takim, że zrobiono nie muzeum, ale jakąś wystawę sztuki nowoczesnej. Przedtem tam była restauracja, bardzo tania, miasto tam chodziło i wszyscy byli zadowoleni. Ruch był i wszystko się kręciło. Nie, to teraz zrobili muzeum sztuki nowoczesnej czy coś w tym rodzaju. Po prostu przydałaby się jakaś symulacja tego, co ma być na takich dworcach, jak to ma wyglądać, żeby to w pełni było wykorzystane.

No, i tak, żeby nie dobić, ale pokazać, jak działacie. Jest taki przystanek Tuchów. Wy go zlikwidowaliście, wynajęliście i tam jest dom pogrzebowy. Jest napisane „Tuchów" i pod spodem „dom pogrzebowy". Tak jest dzisiaj. Wszyscy się śmieją z tego, bo mówią: „Ta kolej to jest właśnie dom pogrzebowy".

Jednak wierzę w to, że ta praca u was przyniesie efekty, ale ona musi być naprawdę, bo to jest bardzo istotna sprawa. Ciągle też podkreślam, że ktoś musi te dobre analizy robić. Z drugiej strony, musi to być wdrażane. Mam nadzieję, że będzie. Ten system musi działać sprawnie, żeby do takich rzeczy nie dopuszczać, jakie się dzieją na kolei, bo kolej jeszcze jest tak nieruchawa, dużo jest jeszcze sytuacji takich, jak np. sprzedaż PKP Energetyki… To jest skandal. Prokuratura się chyba tym powinna zająć i będzie się zajmowała tą sprawą. Nie wyobrażam sobie, żebyście takiej analizy nie robili. Ktoś decyzje podejmuje, ale wy powinniście dać taką analizę tego wszystkiego, czy to się opłaca, czy się nie opłaca. Jeszcze do tego to jest sytuacja tego typu, że to należy do bezpieczeństwa państwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę pana ministra Cezarego Grabarczyka. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie prezesie, szanowni panowie, bardzo się cieszę, że jesteśmy na tym wyjazdowym posiedzeniu Komisji w siedzibie UTK. To jest szansa, żeby poznać nie tylko kierownictwo urzędu w 100%, ale też taki nowy styl działania UTK. Tak jak pani przewodnicząca Pierzchała, jestem pod wrażeniem, bo mi wyszło, że pan prezes jest prawie najstarszym pracownikiem UTK, a to jest zupełnie nowa sytuacja, nowa jakość. Jestem też pod wrażeniem kompetencji i tej prezentacji.

Nie oczekuję, że odpowiedzą panowie na wszystkie pytania, które padły, zwłaszcza ze strony mojego kolegi.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dlaczego pan minister mówi, że nie oczekuje?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

A właśnie chcę powiedzieć, bo na tej sali jest trzech byłych ministrów...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo proszę umożliwić wypowiedź panu posłowi Cezaremu Grabarczykowi.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Jest trzech byłych ministrów, którzy odpowiadali za transport, w tym także transport kolejowy. Wiemy, że zakres waszych działań w małym stopniu obejmuje te kwestie, które były podniesione. Gdy chodzi o prywatyzację, to ona wynika wprost z ustawy ustrojowej dla kolei, w pewnym sensie także ze „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013", która potem z pewnymi zmianami została przeniesiona do innych dokumentów programowych, ale tam już przecież była ta prywatyzacja przewidziana.

Najważniejsze jest, żeby kolej, odzyskując pasażerów, gwarantowała im nie tylko wysoką jakość usługi, potwierdzając ich prawa, ale także, aby gwarantowała bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom tego procesu transportowego. Bardzo mnie poruszyły dane dotyczące koncentracji uwagi na przejazdach, bo to jest chyba dziś słaby punkt. Jestem także pod emocjonalnym wrażeniem tego, co się zdarzyło wczoraj. Mieliśmy kolizję tu, w Polsce, właśnie na przejeździe kolejowym, gdzie Pendolino uczestniczyło w zdarzeniu. Na szczęście, bez złych następstw w sensie ofiar. Jednak to, co się zdarzyło w Czechach, pokazuje, że to jest problem i to taki problem o charakterze globalnym.

Więcej uwagi będziemy poświęcali także tej edukacyjnej stronie, co również było zawarte w prezentacji. Zadbaliście także o to, aby wasza akcja związana z uświadamianiem kierowcom, jakie ryzyko niesie nieprzestrzeganie zasad ruchu drogowego, dotarła do odbiorców, bo donosiły o tym media i to dość powszechnie, więc gratuluję skuteczności. To superważne.

Chciałem też podziękować urzędowi, bo odbieram od wielu samorządowców szczebla wojewódzkiego takie sygnały życzliwości. Bez taryfy ulgowej, oczywiście, ale życzliwości. Województwa uczestniczą w procesie zakupu i poprawy jakości taboru kolejowego. Ten nowy tabor musi podlegać procedurze homologacji. I wszystko wskazuje na to, że ta współpraca z urzędem jest dobra i to jest bardzo ważne. Cała Polska obserwowała, jak przebiegał proces homologacji Pendolino. Wydaje się, że to też był proces poprowadzony modelowo. A tu znów mamy współudział w tym sukcesie, bo przecież przetarg został rozpisany jeszcze w kadencji pana ministra Polaczka, rozstrzygnięcie nastąpiło w okresie, kiedy urzędowałem, a fizycznie ten tabor do Polski zaczął napływać już w bieżącej kadencji, kiedy inne osoby ponosiły bezpośrednią odpowiedzialność i były partnerem dla UTK.

Chciałbym natomiast poprosić o jedno, bo jestem też pod wrażeniem działań związanych z podnoszeniem kwalifikacji pracowników UTK. Ta liczba szkoleń i kursów, które zostały przywołane, robi wrażenie. Przed nami kolejny krok w unowocześnianiu polskich kolei. Wciąż aktualne są polskie zobowiązania, gdy chodzi o kolej dużych prędkości (KDP), ale to jest znowu inna jakość. To jest po Pendolino ten kolejny krok do przodu. I znowu, w strategii kolei autorstwa pana ministra Polaczka KDP była zapisana. Pewne prace zostały rozpoczęte. Wprawdzie w tej chwili wyhamowały, ale jestem pewien, że przed tym nie uciekniemy, bo nasi europejscy partnerzy już u siebie tego rodzaju kolej mają. A my powinniśmy się włączyć do tej sieci. Sądzę, że to także podniesie poprzeczkę przed UTK. Prośba tylko, żebyście nie spóźnili się z przygotowaniem urzędu na ten proces. Z tego, co mi wiadomo, studium wykonalności dla projektu „linii Y" jest na ukończeniu. To także otwiera pewną perspektywę pracy dla panów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym zapytać, zaczynając trochę tak od szczegółów i od trybu postępowania. Otóż chciałbym nawiązać do tego, co przez dłuższy czas wisiało, jeśli chodzi o uzyskiwanie koncesji przez Koleje Śląskie i w ogóle tryb działania, bo do dzisiaj tam są duże kłopoty z utrzymaniem regularności. To wynika z tego, że system rezerwowania wydaje się zły. Jeśli chodzi o różnorodność, występuje 7 typów taboru. Naturalna w takich sytuacjach awaryjność powoduje, że właściwie każdy typ pociągu każdego producenta w tej chwili ma inny czas otwierania i zamykania drzwi, inną przepustowość wewnętrzną pasażerów, inny czas nabierania pewnej szybkości i inną drogę hamowania. I teraz, jeżeli w dany rozkład jazdy wprowadzamy inny pojazd, okazuje się, że on zawala w ogóle całkowicie rozkład jazdy, bo jednak konduktorzy nie mogą pozostawić pasażerów na peronie, inny jest system i tryb wysiadania, całe kłopoty z tym związane. Ta spółka do dzisiaj nie posiada w związku z tym właściwego zabezpieczenia awaryjnego.

Jak wyście uznali i zgodzili się na to? Czym to było podyktowane, żeby się zgodzić na tego typu system działania? Przecież rozumiem, że każda firma, która chce uzyskać koncesję, wcześniej zgłasza – to wszystko kosztuje, to są tryby – czy jakby sygnalizuje, jakimi pojazdami dysponuje. Jeśli chodzi o ich rejestrację, jeżeli to są nowe pojazdy, to też w pewnym sensie uzgadnia. Jesteście regulatorem rynku i tutaj bez was nic się nie może dziać.

A praktycznie w wielu naszych przedsiębiorstwach przewozowych w tej chwili jest bałagan z różnorodnością taborów. Jak mówię, z dużym jednak narzekaniem pasażerów. Nadal ogólnie, bo w tej chwili nie możemy powiedzieć o jednym przewoźniku, tylko w ogóle, jeśli chodzi o przewozy pasażerskie. Polska należy do państw o dużej nieregularności, jeśli chodzi o przewozy pasażerskie. To wynika z tego, że przewoźnicy mają kłopoty z utrzymaniem taboru, z zastępstwem taboru, z rezerwą. Po drugie, mają kłopoty z serwisem, bo przecież, jeżeli jest kilka typów, to każdy musi mieć swój serwis. Weszło Pendolino, to w miliardach złotych liczone są koszty zabezpieczenia serwisowego. Teraz nie rozszerza się tego typu, wchodzi się w polskie Pendolino, znów będzie zabezpieczenie serwisowe, ale polskie Pendolino czy jakieś tam, bez względu na nazwę... Proszę?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dart.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tak, Dart, ale to tak symbolicznie w tej chwili. Producenci starają się tym chwalić. Ma całkiem inne parametry i nie jest w stanie, jeśli Intercity w tej chwili je kupi, wejść w rozkład jazdy Pendolino włoskiego, czyli Dart nie jest w stanie pojechać zamiast Pendolino. No, i to jest poważny problem na naszym rynku.

Czy myślicie o tym w jakimś kierunku? Widać wyraźnie, że się godzicie na tego typu różne rozwiązania, że tutaj kwestia pewnych uwarunkowań przy koncesji nie jest stawiana. Jest pewien problem z dyskusją nad wolnością gospodarczą przedsiębiorców. To jest jedno, ale z drugiej strony to ma też związek z odpowiedzialnością za pasażerów, którzy jadą do pracy. Jeżeli oni z tego tytułu, na skutek tej za dużej wolności, poniosą duże straty, no to po to właśnie jest regulator. To jest rynek regulowany. Jest to bardzo istotna rzecz.

Natomiast, nawiązując tutaj do dyskusji, pan poseł Wojtkiewicz wspomniał o PKP Energetyce. Zakładam, że na etapie prywatyzacji nie mogło się obyć bez konsultacji z UTK, bo przecież PKP Energetyka jest instytucją zasilającą wszystkie urządzenia ruchu pociągów. Daje zarówno podstawowe zasilanie, jak i rezerwowe zasilanie.

Po drugie, z punktu widzenia regulatora to też jest ważne, że odpowiada za pewien zakres bezpieczeństwa pasażerów, związany z bezpieczeństwem na dworcach kolejowych, ponieważ dysponuje wszystkimi rezerwami komunikacyjnymi. PKP Energetyka jest firmą, która jest wpisana na listę Ministerstwa Obrony Narodowej, odnośnie do firm istotnych dla bezpieczeństwa gospodarczego i obronnego państwa, także ze względu na reagowanie kryzysowe, a więc klęski żywiołowe, terrorystyczne itd.

Tutaj, mimo że to wszystko jest jakąś tam tajemnicą objęte, to jednak z punktu widzenia regulatora, patrząc z tej strony, też trzeba było się odnieść do tego, w jaki sposób te

rzeczy, które są związane właśnie z ruchem pociągów, za co też w jakiś sposób przecież odpowiadacie jako urząd regulacyjny, będą rozwiązywane.

Tym bardziej, że zgodnie z ustawą obronną, skrótem mówiąc, czyli związaną z przygotowaniem, mobilizacją i działaniami obronnymi, Rada Ministrów uchwala specjalny plan działania tych spółek, które są uznane za istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa obronnego i gospodarczego państwa. Te wszystkie sprawy są objęte taką klauzulą postępowania, jak z informacjami w trybie niejawnym. W związku z tym tutaj jest cała problematyka. Wydaje się, że myśląc o tym, trzeba patrzeć na bezpieczeństwo, tzn. na to, w jakim trybie będą uzyskiwali klauzulę tajności i dostęp do tajemnicy członkowie zarządu teraz wytypowani przez nowego właściciela, np. obcokrajowcy itd., którzy tutaj będą musieli funkcjonować.

Wiem, że te sprawy przez zarząd PKP S.A. nie były specjalnie głęboko analizowane. Dopiero teraz rzucono się na ten temat trochę. No, i jest pytanie. Czy UTK był ominięty w tej procedurze? A jeżeli nie, to jak to się stało, że na to wszystko za bardzo uwagi decydenci PKP S.A. nie zwrócili? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie prezesie, panie i panowie, dziękuję za zaproszenie do siedziby UTK. Myślę, że ta siedziba jest nowoczesna i pozwala tutaj w sposób bardzo dobry wykonywać obowiązki pracownikom.

Powiedziałbym jednak, że dzisiejsze posiedzenie jakoś osobiście i symbolicznie zbiega się z ogłoszeniem prywatyzacji PKP Energetyki. Z punktu widzenia systemu bardziej by dla mnie – wyrażam tu osobiste zdanie – ten dzień przypominał dzień stypy, jeśli chodzi o potencjalne skutki sprzedaży 100% PKP Energetyki niż coś innego. Część tych kwestii już tutaj poruszył pan poseł Tchórzewski.

Chciałbym też ponowić to pytanie. Czy w tej procedurze, która przecież trwała dobre parę miesięcy, państwo byli jako regulator jakoś proszeni przez właściciela o opinię? Czy z własnej strony były tutaj jakieś inicjatywy UTK, wyrażające właśnie stanowisko wobec sprzedaży części tej twardej infrastruktury kolejowej? To jest też pewien ewenement europejski. Tak mi się wydaje.

Przy okazji tego tematu chciałbym zapytać pana prezesa, ewentualnie współpracowników, jeśli mają na ten temat wiedzę, w kwestii właśnie tej umowy przedwstępnej z PKP Energetyką. Czy mają państwo wiedzę, w jakim zakresie została zabezpieczona kwestia praw autorskich na dokumenty wytworzone, jeszcze historycznie, przez dyrekcję PKP Energetyki Kolejowej, po 2000 r. przez PKP Energetykę, na potrzeby PKP S.A., później na potrzeby PKP Polskich Linii Kolejowych? Pytam dlatego, że ta dokumentacja jest i będzie potrzebna w przyszłości, w szczególności dla PKP PLK. Jaką macie ewentualnie w tym zakresie wiedzę?

Druga kwestia. Myślę, że też systemowa dla rynku kolejowego. To jest pytanie o ewentualną informację, w jaki sposób zabezpieczono – powiedziałbym, że w tym systemie infrastruktury kolejowej – kwestię nieograniczonego dostępu dla PKP PLK do systemu zdalnego sterowania siecią zasilania elektrotrakcyjnego. Z jednej strony, wchodzi on w skład PKP Energetyki i jest takim odpowiednikiem Krajowej Dyspozycji Mocy, ale to też musi zapewniać integrację tego systemu energetyki kolejowej z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w PKP PLK, od poziomu centrali do poziomu dyspozytorni i zakładów.

Myślę, że trzecia kwestia też jest istotna, nawet z punktu widzenia misji UTK. To jest jednak sprawa zabezpieczenia i stabilizacji cen w jakiejś perspektywie wieloletniej, jeśli chodzi o świadczenie usług przez PKP Energetykę, w szczególności dla zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej, jakim jest PKP PLK. Powiedziałbym, że to są pytania wpływające również na koszty funkcjonowania przewoźników w całej kolei.

Tutaj odrębnymi kwestiami są zagadnienia dotyczące koordynacji projektów kolejowych, jeśli chodzi o prowadzenie tych inwestycji w nowej perspektywie europejskiej. Wątpię, czy to w jakiś sposób proceduralnie ułatwi, bo chyba wyjątkowo utrudni, pro-

wadzenie tych inwestycji przez właściciela – ministra. Chodzi po prostu o rozbieżność priorytetów inwestycyjnych na konkretnych odcinkach czy decyzje co do wydatków finansowych w pewnym określonym czasie.

Czwarta uwaga jest taka, że o ile w tym układzie właścicielskim Skarbu Państwa, jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową, PKP PLK nie miały potrzeby – można powiedzieć – odbudowania kompetencji, jeśli chodzi o kwestie energetyczne, bo po prostu by musiano te kompetencje dublować, to w tym momencie, mówiąc wprost, obiektywnie pojawi się zjawisko konieczności wytworzenia w PKP PLK w ogóle zdolności technicznych do tych zagadnień, które były realizowane przez PKP Energetykę Kolejową z racji jakiejś zależności bezpośredniej, właścicielskiej.

Powiedziałbym, że to są kwestie fundamentalne. Jestem osobiście przybity tą decyzją, dlatego że ona jest decyzją nieodpowiedzialną, zwłaszcza jeśli chodzi o sprzedaż 100% tej części infrastruktury, jaką miała PKP Energetyka. Tam jest jeszcze sprawa terenów zamkniętych itd. Można by to rozwijać w szczegółach. To jest jedna część zagadnień, z którymi się zwracam tutaj do pana prezesa i jego współpracowników.

Drugą kwestię poruszyła tutaj już pani poseł Pierzchała, tak dość dyplomatycznie, jeśli chodzi o politykę taborową PKP Intercity. Niektórzy z państwa mówili tutaj jeszcze o innych przewoźnikach, bo przykład Kolei Śląskich jest antyprzykładem w ogóle tego, co się wyrabia w tym sektorze. Mówię to też jako poseł ziemi śląskiej. Jak by to powiedzieć? No, niełatwo mi o tym mówić wprost.

Jeśli chodzi o politykę taborową PKP Intercity, mamy – po raz pierwszy chyba tak szeroko – zjawisko pozyskiwania wagonów na rynku poprzez wynajmowanie, np. od kolei czeskich. Jest to traktowane jako normalna praktyka biznesowa. Wynajmowanie lokomotyw od innych przewoźników przez PKP Intercity też jest traktowane jako normalna polityka biznesowa. Powiedzmy, że wynajęcie dzienne jednego wagonu od Českých drah, jak mówią ludzie zorientowani, to jest nie mniej niż 300 euro dziennie. Dodatkowo, np. w sytuacji takiej, w której przewoźnik z 2,6 tys. wagonów miał na koniec marca 1240 zdolnych do jazdy, tak? Można powiedzieć, że w ubiegłym roku zaniedbał cały standardowy system napraw rewizyjnych.

Tu jest jeszcze element dodatkowy, ponieważ kilka miesięcy temu zwracałem się do ministra właściwego do spraw transportu o informację, w jakim zakresie tutaj spółka PKP Intercity korzysta ze zmienionego rozporządzenia Ministra Transportu, jeśli chodzi o eksploatację pojazdów, bo tam się pojawiają różnego rodzaju pokusy wydłużenia eksploatacji jako nieistotnej zmiany. Nie chcę wchodzić w szczegóły, bo państwo lepiej też to wiedzą ode mnie, ale to po prostu pachnie potencjalnie jakimś zdarzeniem. To jest pewnego rodzaju mechanizm, który wytwarza – nie teraz, nie za tydzień może, ale za jakiś czas – po prostu groźne skutki.

Jeśli chodzi o Pendolino, mam pytanie bardziej może szczegółowe. Z jednej strony, mówimy o tym wydatku ponad 1,6 mld zł na zakup taboru, mówimy o tej nowej jakości. Z drugiej strony, pasażer, który chce pracować w trakcie jazdy, nie ma do dzisiaj możliwości realnego dostępu do internetu. Jak rozumiem, jakościowo ta struktura pasażerów jest taka, że duża część osób korzysta z czasu przejazdu po to, żeby też pracować. Mam pytanie. Czy państwo ewentualnie jakoś analizowali umowę, która już została zawarta, chyba w marcu 2014 r., na zainstalowanie wzmacniaczy, jeśli chodzi o telefonię komórkową oraz instalację WiFi? Pytam, bo to jest taki symbol rzeczy niedokończonych do dzisiaj.

Bardzo była ciekawa, także z punktu widzenia państwa, informacja odnosząca się do wzrostu liczby skarg z 15 w 2010 r. do 1608 w 2014 r. Z jednej strony, można to też traktować jako część państwa dorobku, bo to jest właśnie szerszy dostęp do informacji i po prostu do możliwości przekazywania skarg itd. Chciałbym jednak zauważyć, że w międzyczasie o połowę spadła liczba pasażerów – z 51 mln do 25 mln, tak? Powiedziałbym, że to jest też taki paradoks, bo prawdopodobnie to świadczy właśnie o różnego rodzaju zmianach, o płynnym, zmieniającym się rozkładzie jazdy, po prostu o całym tym sztafażu różnych problemów.

Na koniec jednak uwaga dotycząca awarii sprzed kilku dni. Druga w ciągu 8 miesięcy, potężna awaria systemu rezerwacji i sprzedaży biletów dla PKP Intercity. Mam pytanie.

Czy w tym zakresie mają państwo na dzisiaj jakąś wiedzę na temat tego, ile skarg wpłynęło w ciągu tych 4 dni, w których to nie funkcjonowało do końca? Czy UTK ewentualnie w tym zakresie podjął jakieś czynności wyjaśniające?

To tyle. Jeszcze raz dziękuję za prezentację z państwa strony.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem zapytać o taką sprawę, która tutaj została poruszona. Wydaje się, że dzisiaj wszyscy się z tą sytuacją zgadzają.

Mianowicie problem wspólnego biletu PKP. To jest problem, który dotyczy wielu pasażerów i im doskwiera. Chociażby takie sytuacje, kiedy pasażer kupuje bilet jednego z przewoźników i ten przewoźnik na czas nie podstawia pociągu. Jest opóźnienie pociągu. Przyjeżdża inny i nie można do niego wsiąść albo można wsiąść, oczywiście, ale należy zapłacić, generalnie, za bilet w pociągu kolejnego przewoźnika. Mam pytanie. Czy UTK cokolwiek w tej sprawie robi? Czy państwo podejmują jakieś inicjatywy? Czy po prostu jest tak, jak jest?

Kolejna sprawa. Nie mogę się oprzeć takiemu wrażeniu, że w UTK coś dramatycznego stało się w 2012 r. Z czego to wynika? Pan prezes, prezentując swoich współpracowników, wymieniał datę rozpoczęcia działalności w UTK i to był 2012 r. Nie ma tutaj osób, które przed 2012 r. pełniły te funkcje, które panowie teraz pełnią. Gdyby pan prezes mógł chociażby lakonicznie, niemniej jednak jakość odnieść się do tego, co się wydarzyło w 2012 r., że oto, praktycznie rzecz biorąc, cały zespół się zmienił.

I tutaj, przy okazji, mam pytanie. Czy to państwo, czy wasi poprzednicy mieli udział w tej hekatombie, która miała miejsce na Śląsku, czyli w uruchomieniu Kolei Śląskich? No, przecież to ostatecznie UTK wydał stosowne decyzje, które pozwoliły uruchomić Koleje Śląskie, co zakończyło się dramatem, o czym doskonale wiemy i co pamiętamy.

Te dwie kwestie. Oczywiście, też wpisuję się tutaj w ten głos i bardzo proszę o informacje pisemne. Kto i kiedy w UTK opiniował czy odnosił się do sprzedaży PKP Energetyki? Bardzo proszę o te opinie, które były. Jeżeli to jest możliwe, proszę również o dostarczenie tych opinii w formie dokumentów i kserokopii na mój adres, może w formie elektronicznej oraz do skrytki poselskiej w Sejmie. Bardzo proszę o przesłanie wszystkich dokumentów, które państwo kierowali do Ministra Infrastruktury, opiniując sprzedaż PKP Energetyki, oczywiście, jeżeli takie opinie zostały wysłane.

Tutaj zdanie refleksji. Koledzy mówili o czarnym dniu, o wstydzie. Oczywiście, wpisuję się w te opinie. Zwracam się tutaj do pana Polaczka i do pana posła Tchórzewskiego. Mam jedynie nadzieję, że nie wszyscy, którzy brali udział i biorą udział w tej sprzedaży, którzy podejmują decyzje, mają podwójne obywatelstwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pozwolą państwo na kilka zdań od siebie. Otóż zwracam się do pana prezesa i do całego zespołu, do kierownictwa UTK, aby odpowiadając na pytania i odnosząc się do poruszanych kwestii... Bardzo proszę, nalegam wręcz, wykorzystajcie naszą obecność i wyartykułujcie jeszcze raz w dyskusji państwa oczekiwania i potrzeby, dla realizacji podstawowej misji naszego regulatora w zakresie rynku transportu kolejowego.

Nie ulega wątpliwości – konkurencyjność. Oczywiście, absolutnie nie chciałbym tutaj polemizować. My wszyscy wiemy w tym gronie, że mamy otwarty rynek kolejowy. Na rynku operują różni przewoźnicy, zarówno towarowi, jak i osobowi. W związku z tym tutaj pewna rzecz się zadziała, dzieje się i będzie się działa, będą zmiany, czy nam się będzie to podobało, czy nie. Nie spodziewajmy się, że UTK zunifikuje tabor, zunifikuje lokomotywy itd. Tego po prostu nie osiągnie, bo takich instrumentów nie ma i mieć raczej nie będzie, chyba że Europa będzie jednym państwem, ale czegoś takiego też się nie spodziewamy. Czyli konkurencyjność i bezpieczeństwo w pierwszej, absolutnie, kolejności. Konkurencyjność zarówno cenowa, jak i w zakresie jakości świadczonych usług. To jest istota rzeczy.

W związku z tym bardzo proszę, w szczególności pana prezesa, ale i pana dyrektora departamentu prawnego, by wyartykułować, oczywiście, ale to bardzo szybko... Chciałbym, żeby to wybrzmiało dość mocno. Po prostu chciałbym, żeby po dzisiejszym spotkaniu była szansa wspólnego działania, żeby państwa wyposażyć w dodatkowe czy oczekiwane instrumenty. Oczywiście, bardzo bym chciał, żeby państwo nie pominęli także kwestii budżetu itd., bo wasze zadania będą się rozszerzały, czyli zadań będzie przybywać. W związku z tym, adekwatnie do tego, prosiłbym o wyartykułowanie potrzeb.

Bardzo proszę, czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za te pytania. One są bardzo ważne. Dla nas niektóre sygnały są bardzo istotne, ale pozwolę sobie po kolei odnieść się do wszystkich.

Odnosząc się do pytania pani przewodniczącej o uzyskanie za złotówkę części wyposażenia, powiem tak, że to można tylko podziękować zespołowi z naszej strony, który wykorzystał sytuację na rynku, o czym wspomniano podczas prezentacji, że dzisiaj jest dużo więcej powierzchni biurowej do wynajęcia niż chętnych. Sytuacja, w której rynek zaczyna walczyć o klienta, została przez nas bardzo dobrze wykorzystana. Pamiętajmy, że dla takich podmiotów, które użyczają powierzchni, bardzo prestiżowa jest też sytuacja, kiedy administracja publiczna się u nich znajdzie. To spowodowało, że udało się, po prostu mając kilka podmiotów, z którymi prowadziliśmy rozmowy, uzyskać jak najlepsze warunki, stąd część wyposażenia została za przysłowiową złotówkę uzyskana.

Tutaj jest przedstawiciel NIK, pan dyrektor. Byliśmy już po kontroli NIK w tym zakresie. NIK oceniła pozytywnie cały proces zmiany siedziby.

Odnośnie do kar w Pendolino za bilet i tych 650 zł, ta opłata dodatkowa wynika wprost z przepisów rozporządzenia. To są przepisy powszechnie obowiązujące, więc poza interwencją...

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Takie wysokie na pewno nie.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Zgodnie z przepisami jest możliwe uzyskanie takiej opłaty dodatkowej. Po naszej interwencji, choć nie tylko naszej, spółka podjęła działania, aby obniżyć tę opłatę, stąd jest teraz obniżona.

Jeżeli chodzi o to, ile skarg wpłynęło do przewoźnika, nie mamy na ten temat pojęcia. W każdym momencie, kiedy ta informacja...

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Ale do państwa też wpływały?

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

To były pojedyncze sztuki. Tak naprawdę bardziej były to informacje dotyczące odstraszania na pokładzie poprzez tę informację, która się pojawiała, dla osób, które tam były. Jeżeli chodzi jednak o liczbę skarg, to tutaj naprawdę do nas wpływających skarg w tym zakresie było niewiele.

Jeżeli chodzi o zakup przez PKP Cargo spółki czeskiej, mogę tylko powiedzieć, że to jest, oczywiście, decyzja gospodarcza podmiotu.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Mnie chodziło o tabor.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Tak, ale jeżeli chodzi o tabor, oczywiście, to jeśli ten tabor znajdzie się na terenie naszego kraju, będzie podlegał polskim przepisom, czyli wtedy musi posiadać wszelkie możliwe dopuszczenia. My taki nadzór sprawujemy nad taborem nie tylko PKP Cargo, ale wszystkich przewoźników, i pasażerskich, i towarowych, co znajduje odzwierciedlenie w informacjach, także na naszych stronach. Oczywiście, współpracujemy także z czeskim regulatorem w tym zakresie. Jeżeli taki tabor się znajdzie na terenie Polski i nie

będzie posiadał odpowiednich dokumentów, to po prostu będzie musiał podlegać wyłączeniu z ruchu.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Wojtkiewicza, to tu chyba, jeśli mogę sobie pozwolić, bym zamknął kilka pytań, bo padały pytania także od pana ministra Polaczka i od dwóch panów przewodniczących w zakresie PKP Energetyki.

Niestety, moja wypowiedź nie będzie zbyt bogata w informacje z uwagi na to, że to wykracza poza nasze kompetencje. Proszę pamiętać, że urząd, w przeciwieństwie do spółek... Spółki działają na bazie prawa i mogą robić to, czego – nazwijmy to tak – prawo nie zabrania. Mogą podejmować działania. Urząd ma ściśle wyspecyfikowany zakres swojej działalności i każde wyjście poza granice prawa jest jak gdyby tak naprawdę naruszeniem przez nas działalności, do czego jeszcze w odpowiedzi na pana przewodniczącego prośbę o wskazanie elementów, gdzie byśmy chcieli uzyskać wsparcie Komisji, pozwolę sobie się odnieść.

Tak naprawdę nie robiliśmy żadnych analiz. Nie posiadamy żadnych opinii przekazywanych do ministerstwa czy jakiegoś innego podmiotu, gdyż nikt o takie informacje do nas nie występował, z uwagi na fakt, że to wykracza poza zakres naszych kompetencji.

Jeżeli chodzi o PKP Energetykę, to część odpowiedzi związana by była tak naprawdę z uregulowaniami, które są w Urzędzie Regulacji Energetyki, czyli to też wychodzi poza zakres naszych kompetencji. A jeśli chodzi o tajemnicę państwową, to są odpowiednie służby, które się tym zajmują.

Naszym zadaniem na pewno będzie sprawdzanie, tak jak powiedziałem, pod względem bezpieczeństwa rozumianego jako bezpieczeństwo kolejowe, czy wszelkie rzeczy są realizowane zgodnie z polskim prawem, czy posiadają odpowiednie certyfikaty i dopuszczenia. W tym zakresie mogę tylko taką odpowiedź przekazać.

Odnośnie do przejazdu kolejowego, o którym pan poseł wspomniał, dziękuję za tę informację. Zapewniam, że na tym przejeździe nasi kontrolerzy też się pojawią.

Jeżeli chodzi o odzyskanie pasażerów, bo działają linie, na których jeżdżą, jak to pan poseł powiedział, puste pociągi, mogę powiedzieć, że tu też mamy ograniczone pole działania. Jest prośba, bo na dzisiaj mamy możliwość opiniowania planów transportowych, jednak jest to opiniowanie, gdzie de facto decyzje o podjęciu działalności i o liniach podejmują marszałkowie i władze lokalne. Jeżeli mógłbym tylko zwrócić uwagę, że tak naprawdę zapis o opiniach powoduje tylko tyle, że nasza opinia powstaje, ale nie jest wiążąca. Tu sygnalizuję taką sytuację. Jeżeli można by było wzmocnić w tym obszarze naszą opinię, która w pewien sposób wiązałaby organizatorów przewozów, na pewno ułatwiłoby to nam i dawało większy wpływ na pilnowanie tych elementów, o których wspomniał pan poseł.

Dworce. Co z nimi zrobić? Powiem tak, że to bardzo ważny temat. Często podejmujemy dyskusję, ale to też wykracza na dzisiaj poza zakres naszych upoważnień. Możemy tylko podejmować działania w zakresie informacji, które dostajemy od pasażerów, o dworcach, które są odnowione i nie odbywa się tam żadna działalność. Zwracamy się do właścicieli tych dworców i informujemy, że są takie działania.

Przystanek Tuchów i dom pogrzebowy. Przepraszam, ale to też, niestety, wykracza poza zakres. My nie jesteśmy właścicielem ani dworców, ani przystanków.

Odnośnie do wypowiedzi pana ministra Grabarczyka, to jakby podkreślił właśnie, że zakres naszych działań jest ograniczony, jeżeli chodzi o PKP Energetykę i kilka podjętych tutaj tematów.

Jeżeli chodzi o przejazdy, jest to bardzo ważny dla nas temat. Jak wynika z prezentacji, w 2013 r. bardzo silne działania kontrolne zostały w tym zakresie podjęte. Pan dyrektor Bedyński o tym wiele opowiadał.

Jeżeli chodzi o kursy dla nas, które podejmowaliśmy, to jeszcze raz bardzo chciałbym podziękować Wysokiej Komisji, bo to tylko dzięki zwiększeniu budżetu te środki mogły się znaleźć, ale to się łączy z następnym pytaniem pana ministra odnośnie do KDP. Oczywiście, podejmujemy szereg działań, choćby bardzo ścisłą współpracę z Europejską Agencją Kolejową, odnośnie do wymiany informacji na ten temat, pozyskiwania wiedzy po naszej stronie, ale wiąże się to także z tym, abyśmy podnosili nasze kwalifikacje. No,

muszą znaleźć się na to środki. Dlatego prośba, jeżeli będzie możliwość przy zatwierdzaniu budżetu, o uwzględnienie tego w naszym budżecie.

Pan przewodniczący Tchórzewski poruszył temat Kolei Śląskich. Jeżeli chodzi o Koleje Śląskie, tam mówiliśmy o procesie licencjonowania. Pragnę tylko przypomnieć, że nasza ustawa wskazuje wprost, że nasze działania na poziomie licencji są dość mocno ograniczone wobec podmiotów, które dopiero rozpoczynają działalność, co powoduje tak naprawdę, że opiera się to w większości na oświadczeniach. Podmiot musi oświadczyć, że na dzień rozpoczęcia... Zaznaczam, że to jest bardzo istotne. Tak mówi nasza ustawa cały czas. Ten przepis nie został zmieniony od tamtego czasu. Nasza ustawa wyraźnie wskazuje, że na dzień rozpoczęcia działalności podmiot musi lub zadeklaruje, że będzie dysponował kadrą i taborem. Nie precyzuje to, oczywiście, ilości i rodzajów taboru. Tabor ten musi posiadać odpowiednie dopuszczenia na terenie naszego kraju i to jest wymóg, który zobowiązuje. Oczywiście, są tam jeszcze elementy odnoszące się do finansowania danego przedsiębiorstwa oraz karalności, co jest tak naprawdę jednym z twardszych elementów w procesie dopuszczenia – posiadanie zaświadczenia o niekaralności osób będących we władzach spółki.

Dlatego zaraz po sytuacji z Kolejami Śląskimi, która się pojawiła, podjęliśmy działania kontrolne. Tak naprawdę już na drugi dzień nasi kontrolerzy byli. Została zawieszona na pewien czas licencja Kolei Śląskich. Zostały wydane konkretne zalecenia, które miały doprowadzić do uporządkowania tam sytuacji. Te zalecenia zostały wykonane. Pamiętajmy, że to jest w pewnym zakresie także swoboda działalności gospodarczej podejmującego działalność o tym, jaki tabor zakupuje i w jaki sposób organizuje sobie przewozy. My nie mamy na to wpływu i nie wiem, czy jest uzasadnione, abyśmy ten wpływ kiedykolwiek mieli. Na pewno stoimy na straży tego, aby poruszający się tabor – że tak powiem – posiadał wszelkie możliwe dopuszczenia. O tym, że cały czas kontrolujemy sytuację także u tego przewoźnika, świadczą informacje na naszej stronie o podejmowanych działaniach kontrolnych i ich skutkach.

Tu były pytania o PKP Energetykę, do których pozwoliłem sobie się już odnieść. Pan minister Polaczek także ten ważki temat poruszył. Tu z jednym zastrzeżeniem. Zabezpieczenie celu PKP Energetyki. Tak jak mówię, tutaj będzie URE.

Polityka taborowa PKP Intercity. W tym zakresie także muszę powiedzieć, że jeżeli chodzi o politykę taborową każdego z przewoźników, nasze działania są ograniczone. Tak jak powiedziałem przed chwilą, jest swoboda działalności gospodarczej. My stoimy przede wszystkim na straży tego, aby wszelkie lokomotywy, które pojawią się u każdego z przewoźników działających na terenie naszego kraju, posiadały odpowiednie dopuszczenia. Jeszcze raz to podkreślę. Jeżeli nawet takie dopuszczenia posiadają, są przez naszych kontrolerów kontrolowane pod kątem stanu technicznego. Tak jak już podkreślałem, są informacje na naszych stronach o wyłączeniach taboru, który nie spełnia wymagań w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o Pendolino i wyposażenie WiFi, niestety, my nie znamy umowy, o której pan minister wspomniał, w zakresie montowania WiFi i repeaterów GSM.

Liczba skarg wzrasta. Pan minister to podniósł. Tak, oczywiście, zgodzę się z tym aspektem, że nie jest to może pozytywna informacja, ale trzeba pamiętać, że to nie liczba skarg – naszym zdaniem – wzrasta, tylko świadomość pasażerów. Tutaj ciężka praca wykonana przez cały zespół UTK powoduje, że ta świadomość jest dużo większa. Pasażerowie wiedzą, gdzie mogą się zwrócić. Wiedzą, że mają pewne uprawnienia do dochodzenia swoich praw lub ewentualnie odszkodowania.

Pan przewodniczący zapytał o wspólny bilet i o to, jakie działania podejmujemy. Za każdym razem sygnalizujemy, bo to także wykracza dzisiaj poza zakres naszych kompetencji. Tutaj do rozważenia przez Wysoką Komisję, czy takie uprawnienia powinniśmy czy moglibyśmy dostać. Dzisiaj nie możemy nakazać honorowania biletów. A jednak podejmujemy systematycznie akcje, zapraszając do tego przewoźników, aby w przypadku jakichkolwiek awarii lub zdarzeń, które pojawią się na sieci, wzajemnie bilety honorowali. Coraz częściej te informacje są ogólnodostępne, że jednak przewoźnicy, pomimo braku naszych uprawnień, na nasze sugestie i prośby reagują pozytywnie.

Opinii na temat PKP Energetyki, tak jak powiedziałem, niestety, nie posiadamy, bo takie opinie nie zostały u nas stworzone. W związku z tym proszę wybaczyć, ale nie będziemy ich przekazywać, bo ich nie posiadamy.

Co się stało w 2012 r.? Powiem tak. Dyrektorzy niektórzy mieli średnio 70 lat. Znane były także przypadki, gdzie pracownicy trzymali sprawę po pół roku, nie odpowiadając na nią. Mamy sytuacje, gdzie był zanik zdolności kierowniczych lub faktyczny nawet ich brak. Podwójna moralność to był też problem, który pojawił się u nas w urzędzie. Czy choćby podejmowanie decyzji, gdzie ten proces często był wstrzymany, stąd zaległości w 2012 r., które zidentyfikowaliśmy na poziomie 1290 wniosków tylko w Departamencie Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności. Nie chciałbym tutaj odnosić się ani do szczegółów, ani do nazwisk, ale jeżeli przyjdzie jakakolwiek kontrola, dysponuję wszelkimi dokumentami potwierdzającymi to, o czym mówię.

Te zaległości udało się usunąć w ciągu 8 miesięcy dzięki ciężkiej pracy zespołu, którego część siedzi tutaj na sali, ale także ludzi, którzy na co dzień wykonywali te zadania, za co bardzo serdecznie im dziękuję. To były sprawy, które leżały w tym urzędzie ponad 10 lat.

Bardzo serdecznie chciałbym wszystkim państwu podziękować za te słowa pozytywne, które były na temat naszej prezentacji i naszych działań. Pragnę tylko zapewnić, że państwa obecność i te ciepłe słowa to jest nie tylko dla nas zaszczyt, ale także zobowiązanie do tego, abyśmy dalej ciężko pracowali.

Teraz pozwolę sobie oddać głos panu mecenasowi Treli, który wskaże wyraźniej te elementy, które poruszył w prezentacji.

Szef radców prawnych w UTK Marcin Trela:

Dziękuję, panie prezesie. Szanowni państwo, faktycznie, tych obszarów było sporo. My je podzieliliśmy na główne obszary. Obszar bezpieczeństwa kolejowego to jest właśnie objęcie ECM pojazdów innych niż wagony towarowe, bocznice kolejowe. Kolejne obszary to regulacja rynku, obszar praw pasażera, obszar interoperacyjności i nadzoru, obszar ogólnoadministracyjny.

Proszę państwa, my pracujemy obecnie nad tym i przekazaliśmy już MIiR konkretne propozycje zmian do tych przepisów. To jest kilkanaście stron. Mamy gotowe brzmienie każdego przepisu plus uzasadnienie do tego. Stąd też moja propozycja, jeżeli szanowna Komisja by wyraziła zgodę, żeby państwa w tej chwili nie zanudzać prezentowaniem kilkunastu stron poszczególnych zapisów, które dla nas są istotne i ważne jako najważniejsze z danego obszaru, żebyśmy mogli taki dokument szanownej Komisji przekazać w formie pisemnej z przedstawieniem konkretnego zapisu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W szczególności uzasadnienia.

Szef radców prawnych w UTK Marcin Trela:

Dlaczego tak chcemy, jaki zapis proponujemy i w czym nam pomoże, przede wszystkim zaś, co tutaj jest istotne, w czym pomoże i jakie będzie miał znaczenie dla rynku kolejowego.

Z tych przepisów ogólnoadministracyjnych jedynie istotne dla nas były dwie kwestie, ale tak naprawdę bardziej dla podmiotów, które są uczestnikami naszych postępowań. Poza tymi najważniejszymi, czyli bezpieczeństwo transportu, nadzór, interoperacyjność i szczególnie nam bliskie prawa pasażerów. Te kwestie ogólnoadministracyjne, czyli kwestia prawa do chronienia tajemnicy przedsiębiorstwa w toku prowadzonych postępowań.

O co chodzi? Szanowni państwo, w toku prowadzonych postępowań, w odróżnieniu np. od regulatorów takich jak prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej czy prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w naszej ustawie brak jest bezpośredniego przepisu, który umożliwia nam wprost chronienie takich danych.

W postępowaniu np. w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej takie przedsiębiorstwo musi ważyć, czy może nam pokazać pewne dane, bowiem inny podmiot zainteresowany może te dane uzyskać, czy lepiej narażać się na wyższą karę, nie broniąc się w takim postępowaniu. Kolejny taki przykład to jest postępowanie w przedmiocie zatwierdzenia stawek jednostkowych, gdzie zarządcy infrastruktury przekazują nam dane, często wrażliwe, mające zdecydowaną wartość gospodarczą.

W takim postępowaniu uczestniczą też inne podmioty. My takie dane możemy mieć, ewentualnie sąd, badając odwołanie od takiej decyzji, również. Nie mamy takich uprawnień, wyraźnych uprawnień, bezpośrednio wynikających... Tutaj toczą się na tym tle spory sądowe, zarówno w sądach administracyjnych, jak i w sądzie ochrony konkurencji i konsumentów. Nie mamy uprawnień do ograniczenia prawa wglądu do części danych, tych wrażliwych dla przedsiębiorców. Tutaj nam przedsiębiorcy też ten problem sygnalizują.

Nie przedłużając, kolejna kwestia ogólnoadministracyjna dotyczy ustalenia przychodów w postępowaniu w przedmiocie kar pieniężnych. To również nie jest jakiś nasz nowy pomysł. Ten pomysł funkcjonuje doskonale właśnie na rynku regulowanym, np. telekomunikacyjnym czy energetycznym. W przypadku, kiedy nie ma możliwości uzyskania danych o wysokości przychodów od przedsiębiorców, decydując o nałożeniu kary, my nie mamy, w przeciwieństwie do innych regulatorów, możliwości ustalania takiego przychodu ryczałtowo. To też jest pewne utrudnienie.

Pozostałe kwestie, bardzo istotne – mam wrażenie, że ważniejsze niż te, które poruszyłem – mamy gotowe. Chcielibyśmy, jeżeli szanowna Komisja pozwoli, przekazać je w formie pisemnej, tak jak przekazaliśmy to do MIiR. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Jerzy Polaczek jeszcze, tak? Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jest prośba o dopowiedzenie ze strony pana prezesa czy współpracowników.

Pierwszy element, o który pytałem, jeśli chodzi o PKP Intercity. Oczywiście, nie chodzi mi o to, kto ma jakie sobie kupować wagony czy jaki tabor, tylko właśnie o to, co jest też istotą państwa misji, czyli po prostu polityka w zakresie bezpieczeństwa tych pojazdów kolejowych.

Wspominałem tutaj o tym, że została dokonana pewna zmiana w grudniu 2014 r. w rozporządzeniu o warunkach technicznych pojazdów. Tam wprowadzono pewnego rodzaju – że tak powiem – wyjątkowo osobliwe zmiany, które z punktu widzenia praktyki w PKP Intercity prowadzą do tego, że coś, na co trzeba by mieć zgodę ministra czy prezesa UTK, jeśli chodzi o odstępstwa techniczne, jest dzisiaj traktowane jako nieistotna zmiana.

Wspominałem tu również o tym, że ta praktyka gospodarcza w ubiegłym roku, poprzez brak tej standardowej – można powiedzieć – procedury naprawczej po to, aby na sezon letni 2015 r. mieć obłożenie po prostu w tym taborze, który jest zdolny do użytku, spowodowała sytuację taką, że nawet w odpowiedzi na moją interpelację minister pośrednio stwierdził, że około 180 wagonów pasażerskich PKP Intercity tej spółce na sezon letni brakuje. Efekt jest taki, że później pasażer, który korzysta jako klient z przejazdu, wchodzi np. do pociągu dalekobieżnego, który ma 4 wagony i jedzie przez całą Polskę.

I druga uwaga. Jak by to powiedzieć? To jest też pytanie do pana prezesa. Jak oceniają państwo jako regulator takie praktyki w sytuacji, w której wynajmuje się wagony za granicą od kolei czeskich? Jest to traktowane przez zarząd spółki jako normalna praktyka biznesowa w sytuacji takiej, w której jest 1 tys. wagonów prawie w krzakach po prostu, bo nie mają dopuszczeń. Powiedzmy, że ktoś tam nie zdążył z tych 800 wagonów naprawić stu kilkudziesięciu. Jest kilkadziesiąt, które mają klimatyzację. Wszystkie inne – że tak powiem – mają zamknięty obieg toalet itd. Po prostu nie ma stosownego dokumentu dlatego, że nikt nie podjął tych działań w 2014 r.

I ostatnia uwaga. Tu też prośba o odpowiedź, bo myślę, że to jest ważne, również z punktu widzenia rynku. Jak państwo zareagowali na tę drugą już, potężną awarię systemu sprzedaży biletów? Dlatego że to nie jest sprawa – jak by to powiedzieć – pojedyncza. Mówiąc delikatnie, ci, którzy mają większą wiedzę na ten temat, mogą powiedzieć ogólnie, że tam pachnie prochem, jeśli chodzi o scenariusz, co będzie dalej.

Nawiązuję też do tego, co było prezentowane na posiedzeniach Komisji właśnie w 2012 r. i w 2013 r., kiedy ówczesny zarząd PKP Intercity zapowiadał całkiem nowy produkt dla klienta, czyli dynamiczny system sprzedaży biletów, który miał być po prostu zupełnie inną ofertą. Miała to być oferta adresowana do ludzi po to właśnie, o czym

wspominała pani poseł Pierzchała, żeby nie było sytuacji takiej, że tylko do Krakowa czy do Gdańska te pociągi jakoś tam – można powiedzieć – mają wypełnienie i to też nie o wszystkich porach. A z pozostałą częścią bywa różnie, jak bym powiedział.

Dzisiaj mamy sytuację taką, że pasażer odbiera ofertę tego dynamicznego systemu sprzedaży biletów jako systemu, który po prostu polega na tym, że raz może kupić ten bilet a raz nie. Wtedy może wejść do pociągu i konduktor musi mu to wypisać, jak i kilkudziesięciu innym pasażerom, którzy z takiej prostej usługi zakupu biletu, czy w kasie, czy w internecie, po prostu nie mogli skorzystać.

Powiedziałbym, że to są dość istotne sprawy, również z punktu widzenia jednak braku takich zjawisk u sąsiadów. No, nie było takich zdarzeń, tak rozległych. W mojej ocenie, ta sytuacja nie uległa po prostu uzdrowieniu. Tam jest cały czas to tylko łatane.

Potem również do państwa tysiące skarg mogą przyjść, bo też pytałem na kanwie tego kryzysu czterodniowego, ile było skarg dokładnie dotyczących braku możliwości zakupu biletu przez te kilka dni, np. bez miejscówki czy przez internet. Ile ewentualnie takich skarg wpłynęło na kanwie tego zdarzenia gospodarczego?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pani poseł Elżbieta Pierzchała. Bardzo proszę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Właściwie tych pytań, panie prezesie, byłoby dużo, ale dużo również państwo nam przybliżyli tematów, więc może już nie będziemy zbyt długo pytać.

Jeszcze na końcu chciałabym takie konkretne pytanie zadać. Mianowicie, czy w związku z prowadzonymi inwestycjami na polskich liniach kolejowych mieliście skargi i czy wpłynęliście na to, żeby obniżyć przewoźnikom dostęp do infrastruktury? Czy to się zdarzyło i na jaką kwotę? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie, o udzielenie odpowiedzi. Jeszcze pan poseł Wojtkiewicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Korzystając z tej okazji, uważam, że funkcjonowanie takiego urzędu jest bardzo ważne. Pod jednym warunkiem, panie prezesie, że ten urząd będzie miał taką swoją tożsamość, że on jest mocno usytuowany. Musi mieć dosyć dużą niezależność. Jeżeli tego nie ma, to po prostu to się mija z jakimkolwiek celem, i to funkcjonowanie, i wasza praca, bo ona się będzie rozmywała, jeżeli wy będziecie dobre prognozy dawali, dobre regulacje wskazywali.

Nie wyobrażam sobie tego, że gdy np. był problem sprzedaży PKP Energetyki, to wasz urząd tego nie analizował. Gdybym był prezesem, to nie wiem, jak bym się zachował, bo mam jeszcze – załóżmy – tego ministra, ale dla dobrego samopoczucia naraziłbym się, żeby dać taką opinię. Niezależnie od tego, bo może mnie wyrzucić, może chcieć mnie wysłuchać albo nie wysłuchać. Ale to jest tak potężna sprawa i bardzo ważna, że powinniście to zrobić, niezależnie od sytuacji. To jest wasza sprawa.

Bardzo ważne jest w ogóle w zarządzaniu tworzenie tych prognoz. Tu była mowa o działaniach ex ante. Znam się trochę na tych prognozach, bo miałem z nimi dużo do czynienia również w swojej pracy. Trzeba umieć z tego korzystać. Wszystkie spółki powinny z tego umieć korzystać. Tworzenie tego i pokazywanie. Dajecie, dajecie, dajecie. A potem jest rozliczanie. „Wskazaliśmy raz, drugi, trzeci".

Kwestie bezpieczeństwa, tych wagonów, biletów. No, po prostu to są śmieszności, żeby było coś takiego, co się słyszy, że 600 zł. Bilety 195 zł teraz kosztują. Temu wszystkiemu można było wcześniej zapobiec. Dzisiaj to wszystko się miele i to wpływa negatywnie też na wizję tego rządu. Dziękuję bardzo. A życzę, rzeczywiście, nie ciężkiej pracy, tylko efektywnej pracy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie, o udzielenie dodatkowych odpowiedzi na sformułowane pytania. Proszę bardzo.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście, chciałbym przeprosić pana ministra Polaczka, bo na pewne pytania jednak nie odpowiedziałem. Przepraszam bardzo.

Umknęło mi pytanie odnośnie do działań, jakie podjęliśmy w zakresie sprzedaży biletów po tej awarii. Natychmiast zostało wszczęte postępowanie administracyjne. Ono jest prowadzone. Zbieramy cały materiał dowodowy. Jest to postępowanie prowadzone w ramach Kodeksu postępowania administracyjnego, w związku z tym także i strona ma prawo wypowiedzenia się, ale zapewniam, że jest pod pełną naszą kontrolą. Jeżeli zostały naruszone zbiorowe prawa pasażera, to działania, jak w wielu innych przypadkach wobec innych spółek, będą konkretne i bezwzględne, że tak powiem.

Skarg mieliśmy w tym zakresie bardzo mało, ale to nie wpływa jak gdyby na podjęcie przez nas działań.

Odnośnie do dokumentacji systemu utrzymania (DSU), zmiany w rozporządzeniu pozwalają na dokonywanie oceny przez podmiot. To na nim ciąży tak naprawdę. Zgodnie z ustawą i dyrektywą, odpowiedzialność ciąży na przewoźnikach, zarządcach i producentach taboru. To jest zgodne z europejskim podejściem. W tym zakresie pamiętajmy także, że jest jeszcze jednostka oceniająca, która ewentualnie taką znaczącą zmianę musi ocenić i stwierdzić jej zasadność lub nie.

Pragnę tylko zapewnić, że nawet podjęcie takiej decyzji nie zagraża jakiemukolwiek bezpieczeństwu, bo nasze służby kontrolne cały czas kontrolują to także na gruncie pojazdów. Jeżeli więc jakikolwiek pojazd nie będzie spełniał parametrów technicznych, on jest natychmiast wyłączany naszą decyzją z rygorem natychmiastowej wykonalności. Pomijając nasze komunikaty, o tym często donoszą media, mówiąc o naszej działalności w tym zakresie. Z drugiej strony, jest to przez media – że tak powiem – trochę wyolbrzymiane, bo to nie jest aż taka skala dużych nieprawidłowości, ale każde nieprawidłowości są przez nas wychwytywane. Analityka, która jest po naszej stronie, pozwala bardzo dokładnie wyselekcjonować wszelkie możliwe nieprawidłowości i tam działamy.

Co do wagonów, to już odpowiedziałem. Okej.

Pani poseł Pierzchała. Jeżeli chodzi o inwestycje, to tak, my cały czas podejmujemy jak gdyby działania, w tym także warsztaty, o których była mowa. Są podejmowane i z głównym zarządcą, i także z podmiotami, aby wskazać ścieżkę, którą powinniśmy wszyscy razem iść, czyli częste jest tłumaczenie prawa, co pozwala obu stronom uprawnić ten proces. Stąd efekty w postaci krótszych terminów niż ustawowe na załatwianie naszych interesantów.

Odnośnie do pytania pana posła, cały czas pytamy o PKP Energetykę, tak? Pragnę podkreślić, że jest wiele instytucji w Polsce, które mają obowiązek sprawdzenia różnych rzeczy. Ten obowiązek nie został na nas nałożony. Uważamy, że każdy organ państwowy wypełnia swoje zadania należycie, stąd nie ma tutaj potrzeby crossowego sprawdzania. Jest jeszcze choćby Najwyższa Izba Kontroli i są inne instytucje. Mogę tylko zapewnić, że od strony bezpieczeństwa, rozumianego jako bezpieczeństwo kolejowe, na pewno będziemy prowadzić stały nadzór, jeżeli pojawią się jakiekolwiek nieprawidłowości.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ale bezpieczeństwo i ekonomia to są dwie rzeczy, które powinny do państwa należeć.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Myślę, że właściciel odpowiada za funkcjonowanie spółki, jeżeli chodzi o jej wyniki ekonomiczne. Nie uważam, aby regulator podejmował i mógł w przyszłości...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Szanowni państwo pozwolą na kilka zdań. Otóż nie mam wątpliwości i ta dyskusja także wskazuje, że w Polsce potrzebujemy i chcemy mieć silnego, skutecznego regulatora na rynku kolejowym. Nie jest to kwestia naszych ambicji. Jest to po prostu kwestia potrzeb w tym zakresie, czyli realnie związana z tym, że jesteśmy na otwartym rynku europejskim. W tej dziedzinie potrzebujemy regulatora, który będzie skutecznie nadzorował i kontrolował stan infrastruktury kolejowej i taborów w szczególności, ale także dbał o prawa pasażera i bezpieczeństwo, czyli żeby pasażer dojechał, towary zresztą

także, w określonym czasie za określoną cenę, pasażer zaś, oczywiście, komfortowo, bo o jakość usługi tu chodzi.

Jeżeli, z jednej strony, wyrażali państwo naprawdę troskę o to, żeby ten regulator był silny i niezależny, to bądźmy konsekwentni. Nie mylmy po prostu kompetencji tego regulatora. Najlepiej, gdyby zupełnie był niezależny od nadzoru właścicielskiego, od działalności gospodarczej, od swobody w tym zakresie. Jak pomieszamy te kompetencje, to skuteczność tego regulatora będzie żadna, bo regulator nie może dbać i zabiegać o wyniki. Jeżeli będzie zabiegał o wyniki gospodarcze, to będzie ułomny właśnie i nieskuteczny w nakładaniu kar czy – pal sześć kary – w egzekwowaniu prawa.

Idźmy tą ścieżką. Nie mam wątpliwości, że UTK na tym etapie jest na tej ścieżce. Chcę osobiście państwu pogratulować tych dokonań, które naprawdę są w moim przekonaniu imponujące. To, co tutaj chyba minister Grabarczyk wyartykułował i te sygnały, które płyną także z oddziałów. Wasi kontrolerzy to są stanowczy, profesjonalni ludzie wykonujący czynności, ale robiący to także z wysoką kulturą i o to chodzi. Być skutecznym i robić to w dobrym stylu, mądrze.

Jeżeli państwo pozwolą, chciałem jeszcze raz podziękować panu prezesowi za to, że nas zaprosił, że poznaliśmy tutaj całe kierownictwo i w szczególności problemy.

Jak rozumiem, umówiliśmy się już tak, że do sekretariatu Komisji spłyną państwa propozycje. Wszyscy jesteśmy świadomi tego, że jest koniec kadencji, niemniej jednak ciągłość władzy w Polsce jest. Jeżeli nie będziemy w tym składzie, to będzie Komisja Infrastruktury i w przyszłej kadencji. To, co trzeba i co jest pilne, po prostu trzeba będzie podjąć i Komisja z państwem oraz z resortem na pewno te sprawy podejmie.

Dziękując państwu za udział, za tę bardzo ciekawą i merytoryczną dyskusję, zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.